

УДК 338.242

Болонова Юлия Александровна, студент ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Ильющенко Илья Геннадьевич, доцент, к.э.н., доцент кафедры экономики и менеджмента ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Ключевые слова: конкурентоспособность, транспорт, внутренний водный транспорт.

Аннотация: В статье рассмотрены теоретические основы конкурентоспособности предприятий. Определены ключевые факторы, влияющие на конкурентоспособность предприятий внутреннего водного транспорта. Сформулированы предложения направленные на повышение конкурентоспособности предприятий внутреннего водного транспорта.

В условиях рыночных отношений существует острая необходимость в оценке внешней и внутренней среды, в сборе информации о конкурентах и потребителях, в систематизировании и структурировании полученных сведений для того, чтобы добиться лучших позиций на рынке.

В процессе хозяйственной деятельности компании собирают и структурируют информацию, в результате чего проводятся определенные изменения, которые помогают им добиться лучших показателей среди своих конкурентов, то есть происходит повышение конкурентоспособности организации.

Конкурентоспособность представляет собой специфическую особенность, присущую хозяйствующему субъекту, которая позволяет ему выдерживать давление конкурентов и превосходить их по заданным внешней средой параметрам.

Конкурентоспособность может распространяться не только на организации, а еще и на производимые ими товары и предоставляемые услуги.

Следовательно, компании для того чтобы добиться успеха на занимаемом рынке, нужно акцентировать внимание не только на повышении привлекательности своего товара или услуги на потребителей, а еще и на привлекательности компании для инвесторов, поставщиков, подрядчиков и прочих стейкхолдеров.

Таким образом, сущность конкурентоспособности заключается в возможности противостоять соперникам по рынку путем улучшения наиболее интересных на данный момент времени элементов в производственной системе компании и побеждать в борьбе за долю рынка.

Конкуренция и повышение конкурентоспособности компании являются главными двигателями рыночной экономики, так как побуждают производителей повышать каче-

ство товаров, развивать бизнес, дают возможность новым участникам рынка пользоваться спросом у потребителей, если новая организация производит более качественный и востребованный товар.

Суть конкуренции в целом и конкурентоспособности в частности заключается в оздоровлении экономики отдельного рынка и страны в целом, результатом чего является развитие бизнеса, повышение качества и т. д.

Конкурентоспособность показывает, каким образом компания может удержаться на рынке, что она предпринимает для развития и стабилизации своего положения, а самое главное, какие на данный момент компания имеет возможности для реализации необходимых нововведений.

Для того, чтобы стратегия по повышению конкурентоспособности оказывала положительное влияние на компанию, необходимо поставить цели как экономические, так и социальные. Это необходимо в силу того, что под конкурентными преимуществами скрываются не только такие показатели как цена на определенный товар, но и качественные показатели, которые могут нести в себе некую социальную выгоду [1].

Если рассматривать конкурентоспособность организации как объект интереса инвесторов, то необходимо также учитывать и такие показатели, как репутация компании, инвестиционная привлекательность, характеристики товара и т. п.

Исходя из сказанного, можно утверждать, что повышение конкурентоспособности довольно гибкое понятие, зависящее от целой совокупности факторов (внешних и внутренних).

Исходя из этого, повышение конкурентоспособности предприятия предполагает комплексный подход к мониторингу состояния компании, что позволяет предприятиям собирать наиболее полную информацию о внешней и внутренней среде, структурировать информацию и на основании этого производить улучшения, положительно сказывающиеся на конкурентоспособности компании [1–3, 6].

Повышение конкурентоспособности транспортных предприятий в настоящее время является одной из актуальных задач, стоящих перед руководством предприятий-перевозчиков и правительством РФ. Ведь именно перевозка грузов предприятиями транспорта играет связывающую роль в развитии отдельных территорий, в результате чего значение транспорта приобретает важное народнохозяйственное значение.

Основными перевозчиками грузов в Российской Федерации являются автомобильные, железнодорожные, водные и авиационные перевозчики. В условиях современной экономики основной объем перевозок в РФ осуществляется железнодорожными и автомобильными транспортными предприятиями.

Анализ условий функционирования транспортных предприятий в РФ позволяет нам сформулировать основные проблемы транспортных предприятий, а именно: значительный износ транспортных средств, рост транспортных издержек, относительно высокие тарифы на отдельных направлениях и низкая эффективность системы территориального управления предприятиями транспорта.

Наиболее неблагоприятная ситуация сложилась на предприятиях внутреннего водного транспорта, что обусловлено рядом объективных факторов. Следствием воздействия этих факторов предприятия внутреннего водного транспорта существенно потеряли конкурентные преимущества.

Существенное влияние на конкурентоспособность предприятий внутреннего водного транспорта оказывает сезонность работы, отсутствие транзитных глубин на участках рек Европейской части РФ и неудовлетворительная организация перевозок. Естественным следствием такого положения является:

- значительные простои судов (как в зимний период, так и простои, связанные с ожиданием шлюзования, во время паузки при прохождении лимитирующих по глубине участков и т. д.);

- неполная загрузка судов, вызванная существующими ограничениями глубин, что приводит к ограничениям загрузки судов, убыточности перевозок грузов и дополнитель-

ном снижении и так относительно низкой скорости перевозок.

- неудовлетворительная организация грузоперевозок, что проявляется в перераспределении грузопотоков при сокращении количества перевозимого груза на отдельных направлениях водного транспорта;

- высокая степень износа существующих гидросооружений, транспортного, технического и обслуживающего флота, что непосредственно связано с неудовлетворительным финансированием;

- установление сниженных тарифов на транспортные услуги со стороны отраслевых конкурентов, например, снижение тарифов ОАО «РЖД» на перевозку наиболее перспективных видов грузов, а также ограничения введенные Еврокомиссией высокотарифицированных грузов [4–5].

В целях объективного анализа рассмотренные нами факторы целесообразно разделить на три группы факторов, оказывающие максимальное влияние на развитие внутреннего водного транспорта в европейской части Российской Федерации, а именно рыночные, эксплуатационные и инфраструктурные (рис. 1).

Сложно выделить в настоящее время преобладающее влияние, какой либо из рассмотренных нами групп факторов оказывающих максимальное влияние на функционирование и развитие предприятий внутреннего водного транспорта в стране. Все эти факторы оказывают негативное влияние на предприятия внутреннего водного транспорта, при этом зачастую усиливая друг друга или провоцируя возникновение факторов других групп. Рассмотрим степень влияния данных групп факторов и возможные мероприятия по их преодолению.

Инфраструктурные факторы оказывают значительное негативное влияние на функционирование внутреннего водного транспорта и, по сути, являются одной из основных причин возникновения эксплуатационных факторов связанных со всевозможными видами простоев, а также влияют на возникновения некоторых рыночных факторов (например, изменение спроса на перевозки) и потери рыночных позиций.

Рассматривая инфраструктурные проблемы нельзя забывать, что первопричиной их возникновения является неудовлетворительная работа государственных служб, обеспечивающих функционирование путевого хозяйства, прежде всего, из-за длительного недофинансирования. Исходя из этого, решение устранения инфраструктурных факторов оказывающих негативное влияние на деятельность предприятий внутреннего водного транспорта возможно только в случае текущего финансирования необходимого для содержания существующих коммуникаций и устранения существующих проблем.

Эксплуатационные факторы условно можно разделить на две части. *Первая часть* непосредственно связана с износом действующего флота, так например, на сегодняшний день более 25 лет эксплуатируется 95 % грузового флота и 65 % пассажирских судов. *Вторая часть* последовательно вытекает из существующих инфраструктурных проблем, связанных с управлением работой судопропускных сооружений, обеспечением безопасности судоходства и гарантированных глубин судового хода. Естественно, что эксплуатационные проблемы, с которыми столкнулись предприятия внутреннего водного транспорта, приводят к увеличению эксплуатационных затрат и существенно увеличивают время перевозки грузов.

При решении эксплуатационных проблем необходимо учитывать, что до последнего времени в крупных судоходных компаниях государство было одним из акционеров предприятия. Поэтому можно утверждать, что государство как собственник предприятия несет прямую ответственность за физическое состояние флота, который находится в удручающем состоянии. Вторая часть эксплуатационных проблем напрямую вытекает из проблем инфраструктурного характера.

Естественно, решение вопросов обновления флота исключительно за счет судоходных компаний в настоящее время просто невозможно.

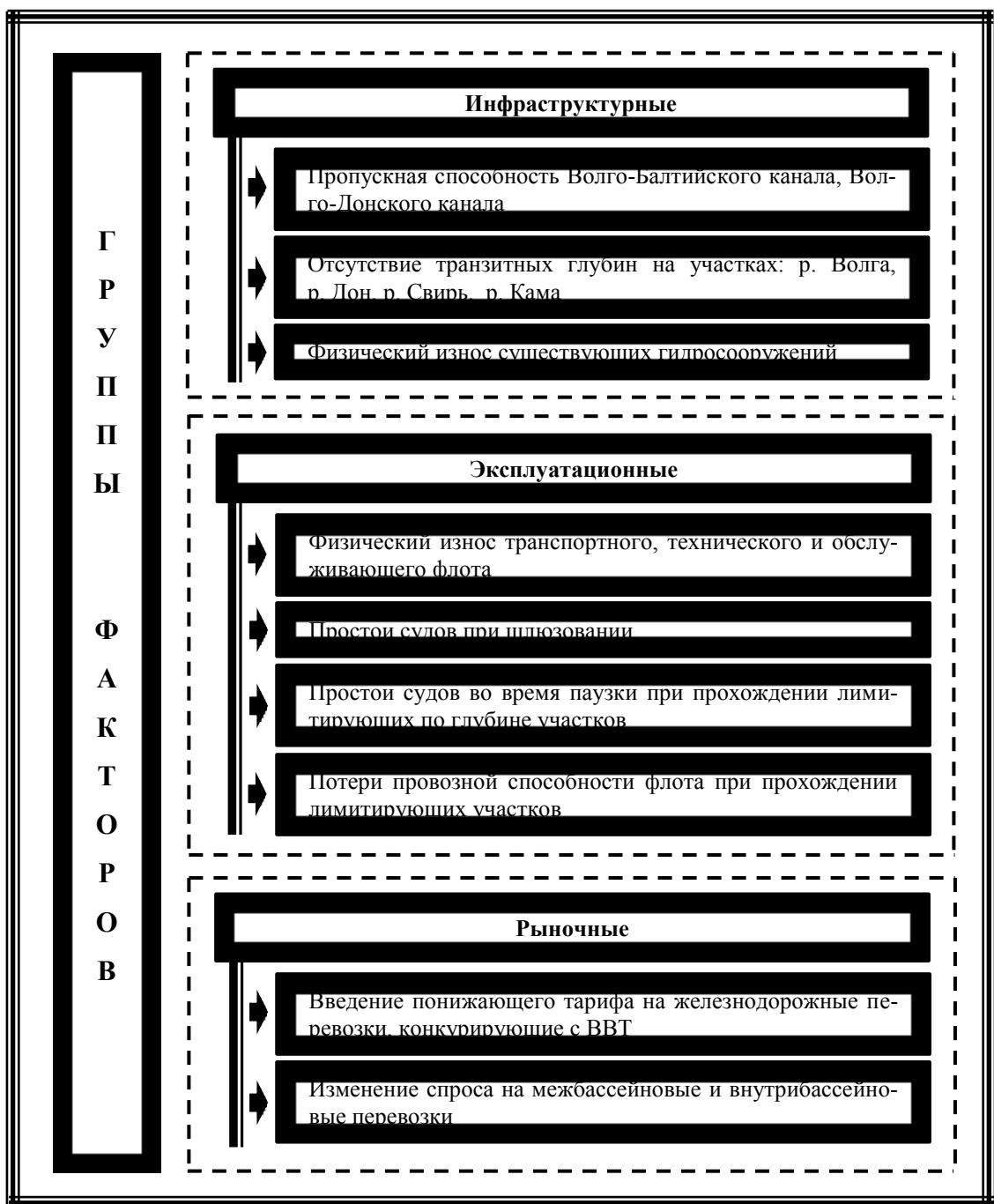


Рис. 1. Факторы, влияющие на развитие ВВТ в европейской части Российской Федерации

Следует отметить, что основной рыночной нишей предприятий водного транспорта является перевозка массовых грузов (зерно, сера, лес, соль, стройматериалы, уголь и т. д.). Ранее неоднократно высказывалось мнение об относительно стабильном положении на рынке, а также его возможном развитии, прежде всего, за счет развития Российской промышленности и строительного комплекса, а также за счет стабильного экспорта массовых видов грузов [4].

Однако действительность показывает ошибочность этих прогнозов – перевозка массовых видов грузов на экспорт на фоне существующих экономических ограничений со стороны Европейского союза сокращается и значительно усиливает межотраслевую борьбу. В 2020 году одной из основных проблем стало распространение вируса COVID-19, что негативно отразилось как на отечественных промышленных предприятиях, так и на деятельности транспортных предприятий. В связи с вышеизложенным можно утверждать,

что в краткосрочной и среднесрочной перспективе следует ожидать дальнейшего сжатия рынка транспортных услуг и обострения конкурентной борьбы.

Рыночные факторы оказывают сильное влияние на конкурентоспособность внутреннего водного транспорта в речных бассейнах европейской части России. Свидетельством этого является уменьшение потребности в строительных грузах, демпинговые цены установленные перевозчиками железнодорожного транспорта по направлениям параллельным внутренним водным путям в летний период, рост размеров пошлин введенных Еврокомиссией и т. д.

Решить проблемы данной группы возможно за счет государственной поддержки, направленной на сбалансированное развитие всех видов транспорта, что позволит водному транспорту на равных конкурировать за перевозки грузов.

Подводя итог исследования, следует сделать вывод, что повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта возможно только в результате разработки и реализации комплекса мероприятий, позволяющего решить озвученные проблемы на нормативно-законодательном уровне, способствовать развитию транспортной инфраструктуры, стимулировать межотраслевую конкуренцию, обеспечить прямые меры государственной поддержки транспортных предприятий.

Список литературы:

1. Габибова, М.Ш. Пути повышения конкурентоспособности предприятия / М.Ш. Габибова // Актуальные вопросы экономики и управления: материалы III междунар. науч. конф. – 2015. – С. 85–87.
2. Дорофеева, В.В. Методический подход к оценке стратегической конкурентоспособности промышленного предприятия / В.В. Дорофеева // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2018. – № 4(34). – С. 35–42.
3. Козлова О.И. Механизм реализации системы управления конкурентоспособностью предприятия и производимой продукции / О.И. Козлова // Аллея науки. – 2017. – № 5. – С. 146–149.
4. Глухов, К.Е. Факторы развития водного транспорта в европейской части России / О.Н. Фролова, К.Е. Глухов // Логистические системы в глобальной экономике: материалы VII Международной научно-практической конференции. – Красноярск: Сиб. Гос. аэрокосм. ун-т, 2017. – С.351-355.
5. Пантина. Т.А. Критерии и факторы роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта / Т.А. Пантина, С.А. Бородулина // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2018. – № 3. – С. 68–77.
6. Коренькина. Н.Н. Проблемы и перспективы в механизме взаимодействия предприятий железнодорожного и водного транспорта региона / Н.Н. Коренькина, Л.Г. Риполь-Сарагоси // Современные тенденции регионального развития. Материалы III международной научно-практической конференции. – 2017. – С. 60– 64.

IMPROVING THE COMPETITIVENESS OF INLAND WATER TRANSPORT ENTERPRISES: PROBLEMS AND SOLUTIONS

Ilya G. Ilyushchenko, Yuliya A. Bolonova

Keywords: competitiveness, transport, inland water transport.

Abstract: The article discusses the theoretical foundations of enterprises competitiveness. The key factors affecting the competitiveness of inland water transport enterprises are identified. The proposals aimed at improving the competitiveness of inland water transport enterprises are formulated.