

Министерство образования и науки Российской Федерации
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

А.П. ЛАТКИН
В.Н. ЕМБУЛАЕВ
Л.А. НИКОЛАЕВА
Д.А. НИКОЛАЕВ

**ИССЛЕДОВАНИЕ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ
АВТОМОБИЛЬНОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Монография

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2008

ББК

Коллектив авторов: доктора экономических наук, профессора: А.П. Латкин (гл.1.2, 2.1, 2.2). В.Н. Ембулаев (3.3); кандидаты экономических наук, доцент Л.А. Николаева (1.1, 1.2, 1.3, 2.1); старший преподаватель Д.А. Николаев (1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2)

Под общей научной редакцией А.П. Латкина.

Рецензенты: д-р экон. наук, профессор Л.А. Жигун
канд.экон. наук, профессор Т.Д. Хузиятов

Аннотация

Обобщены современные подходы к исследованию конкурентоспособности и конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта. Дана классификация факторов, влияющих на формирование конкурентных преимуществ транспортных предприятий. Выявлены конкурентные преимущества железнодорожного и автомобильного видов транспорта и на этой основе разработана модель оптимизации перевозки грузов в Дальневосточном регионе.

Работа может быть адресована работникам транспортно-логистических организаций, аспирантам и студентам. Может быть использована для разработки практических предложений по совершенствованию региональных программ развития рынка транспортных услуг в организации грузоперевозок.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ	11
1.1. Современные подходы к исследованию конкурентоспособности и конкурентных преимуществ транспортных систем.	11
1.2. Факторы конкурентоспособности и конкурентных преимуществ и их классификация	23
1.3. Методические вопросы оценки конкурентных преимуществ транспортных предприятий	41
ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ	61
2.1. Особенности развития железнодорожного и автомобильного транспорта в условиях рыночных реформ	61
2.2. Оценка динамики перевозки грузов на железнодорожном и автомобильном транспорте	87
ГЛАВА 3. МОДЕЛЬНЫЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ	100
3.1. Перспективные направления повышения эффективности внутрирегиональных перевозок	100
3.2. Проектные схемы организации грузоперевозок на Российском Дальнем Востоке	112
3.3. Модель оптимизации грузоперевозок в регионе на основе конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта	124
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	149
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	154

ВВЕДЕНИЕ

Современный этап развития российской экономики сопровождается с ростом объемов грузоперевозок, темпы которого для разных видов транспорта не одинаковы. На национальном, региональных и межрегиональных рынках грузоперевозок усиливается проявление факторов конкуренции. Грузоперевозчики активно используют конкурентные преимущества различных видов транспорта, которые обусловлены временем, ценой и качеством доставки.

В мировой практике лидирующие позиции на рынке грузоперевозок занимает автомобильный транспорт. В Дальневосточном регионе сеть автодорог местного значения недостаточно развита, и из-за отсутствия наземного сообщения с северными территориями региона перевозчикам приходится пользоваться более дорогими видами транспорта, в том числе и железнодорожным. Однако в соответствии с положениями Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2010 года в последние годы значительно возрос и продолжает увеличиваться объем инвестиций в строительство и модернизацию автомобильных дорог, в том числе на пути сдачи в эксплуатацию уже в 2008 году автострада Чита – Хабаровск. В результате проведения этой работы на рынке внутрирегиональных грузоперевозок устойчиво возрастает доля автомобильных перевозок.

Прирост вложений в развитие автомобильного транспорта имеет устойчивую тенденцию к росту, начиная с 2002 года, и к 2010 году составит 7,5 раза. Обусловлено это тем, что транспортная система российского Дальнего Востока имеет потенциал не только

для осуществления внутрирегиональных перевозок, но выступает важным фактором для освоения рынка международных транзитных перевозок, позволивший начать разработку международных проектов перспективного развития транспортной инфраструктуры региона. Развитию международных мультимодальных транспортных систем (коридоров), обеспечивающих перевозки на дальние и сверхдальние расстояния, способствует существующая сеть российских железных дорог.

В этой связи возникает задача обоснования конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта при осуществлении грузоперевозок и выбора оптимального способа перевозки, решение которой требует разработки модели, обеспечивающей поддержку принятия решения о способе перевозки груза. Увеличение масштабов транспортной системы вызывает необходимость в качественных преобразованиях системы управления грузоперевозками.

Значительный вклад в исследование проблем формирования конкурентной среды и конкурентных преимуществ на микро- и макроуровнях посвящены работы таких авторов, как Друкер П., Портер М., Котлер Ф., Мескон М. и др. Среди российских учёных эти вопросы анализировали Автономов В. С., Баликоев В.А., Капелюшков Р. И., Радаев В. В., Розанова П. М., Фатхутдинов Р. А. и др.

Работы многих учёных и практиков Аксенова И.А., Афанасьева Л.Л., Белова И.В., Галабурды В.Г., Головачёва А.А., Громова Н.Н., Дмитриева В.И., Лившица В.Н., Михина А.А., Персианова В.А., Плужникова К.И., Правдина Н.В., Сергеева В.И., Тихомирова Е.Ф., Трихункова М.В., Троицкой Н.А., Хачатурова Т.С., Чудновского А.Д. и других посвящены вопросам организации и управления процессов грузоперевозок, направлениям развития и реформирования различных видов транспорта, системе эффективного оказания транспортных услуг, проблемам функционально-производственного обеспечения перевозочных процессов и задачам оптимального управления грузопотоками. Исследованием проблем функционирования транспортной системы на региональном уровне, а также процессов моделирования и прогнозирования современных грузопотоков в системе взаимосвязи транспорта с другими народнохозяйственными процессами с конкретной реализацией научных разработок в хозяйственной практике занимаются Боровой Н.Е., Володькин П.П., Гагарский Ю.А., Гончаренко С.С., Ивлёв А.П., Евлахов М.В., Ламин В.А., Леонтьев Р.Г., Макеев В.А., Малов В.Ю., Семенихин Я.Н., Хмель В.А., Бугроменко В.Н., Тархов С.А., Савин Н.И., Прокофьева Т.А., Роздобудько Н.К., Усков Н.С., Шульга Е.Ф., Ячник Н.С. и другие. В их научных трудах затрагиваются не только вопросы функционирования транспорта, но и инвестиционные процессы, обеспечивающие его эффективную деятельность.

Несмотря на большое количество работ, посвященных совершенствованию процессов транспортировки грузов, в методическом плане вопросы сравнительного анализа конкурентных преимуществ разработаны недостаточно, что подтверждает необходимость исследования конкурентных преимуществ конкретного вида транспорта в организации грузоперевозок.

Безусловно, результаты, полученные в ходе исследования и написания работы, носят предварительный характер и нуждаются в дальнейшем уточнении по мере их апробации. Вместе с тем предложения, связанные с проблемой выбора рациональных схем осуществления перевозки грузов, основанных на моделях организации грузоперевозок с целью развития транспортной системы региона, будут способствовать координации деятельности по управлению грузопотоком на региональном уровне.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТА

1.1 Современные подходы к исследованию конкурентоспособности и конкурентных преимуществ транспортных систем

В условиях рыночных отношений конкурентоспособность является решающим фактором успеха в бизнесе и обеспечении экономической безопасности, при этом немаловажная роль в функционировании национальной экономики отводится оценке конкурентоспособности и выявлению конкурентных преимуществ на различных уровнях хозяйствования для осуществления эффективной деятельности в условиях острой конкурентной борьбы. В данном исследовании целесообразно использовать комплексную оценку понятий «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества».

В экономической литературе различают множество методов оценки конкурентоспособности предприятия, одним из которых является метод сравнительных преимуществ, который используется с точки зрения затратного подхода к исследованию конкретного объекта.

Оценка конкурентоспособности с позиции сравнительных преимуществ предполагает определение перечня факторов, влияющих на конкурентоспособность предприятия, затем определение показателей, по которым устанавливается влияние каждого фактора на конечный результат. Оценка конкурентоспособности предприятий чаще всего проводится путем сравнительного анализа предприятий-конкурентов по установленным показателям.

Немалый вклад в науку по исследованию взаимосвязей категорий «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества» внесли не только зарубежные, но и российские ученые. В экономической литературе различны подходы авторов к определению конкурентоспособности, однако, сущность конкурентоспособности любого экономического объекта в целом одинакова - это способность страны, региона, отрасли, предприятия опережать конкурентов в достижении поставленных целей – укреплении своих позиций на рынке и получении на основе этого прибыли.

С учетом изменения экономических отношений и в частности, применительно к функционированию транспорта, многие понятия нуждаются в дополнениях и новых интерпретациях с учетом современных тенденций развития экономических процессов.

В самом общем понимании под конкурентными преимуществами понимаются «достоинства фирмы, дающие ей преимущество над конкурентами» [76]. Другое, более широкое понятие: «конкурентное преимущество – преимущество, приобретаемое компанией над конкурентами, посредством предложения потребителям товаров и услуг по более низким, по сравнению с конкурентами, ценам. Либо за счет предоставления потребителям больших выгод, которые в достаточной мере компенсируют более высокие цены на товары и услуги [119].

Известно, что конкурентное преимущество определяется исходя из таких показателей, как издержки, цена, прибыль, затраты, ценность. В основе конкурентной борьбы лежит экономический закон сравнительного преимущества, согласно которому «чем меньше издержки у производителя данного товара или услуги, тем большее количество он может произвести по сравнению с другими производителями такого же товара или услуги»[42]. Именно этими обстоятельствами в дальнейшем будут определяться наши обоснования и подходы, в соответствии с которыми будем придерживаться мнения, что выигрывает тот, кто производит продукт с меньшей стоимостью, т.е. способный уменьшить свои затраты. Сегодня главное значение в конкуренции на рынке имеет не столько производительность труда, сколько цена и ценность продукции для потребителя.

Большинство предприятий промышленности, включая транспорт с точки зрения производственной сферы, ведут свою деятельность в рамках отраслевой принадлежности.

Поэтому необходимо показать взаимосвязи конкурентоспособности предприятия и конкурентоспособности отрасли промышленности. Если основу конкурентных преимуществ предприятия определяет конкурентоспособность его потенциала, его системы управления, то в основе конкурентоспособности отрасли промышленности лежит общая стратегия развития всех предприятий этой отрасли. В данном случае конкурентоспособность отрасли определяется, с одной стороны, правильностью выработки стратегических направлений развития, определяемых организационной структурой управления отраслью, и транспортной, в том числе, а с другой, эффективностью тактических решений, принимаемых отдельными предприятиями. Такой подход, на наш взгляд, отражает взаимосвязи уровней конкурентоспособности с одной стороны, и с другой – может рассматриваться, как процесс управления субъектом своими конкурентными преимуществами на конкретном рынке (территории). Это необходимо для одержания победы или достижения других целей в борьбе с конкурентами по удовлетворению объективных и/или субъективных потребностей в рамках законодательства, либо в естественных условиях.

В подходе М. Гельвановского, который, продолжая разрабатывать идею существования конкурентных преимуществ различной природы, высказывает мысль о связи характера конкурентных преимуществ фирм и уровня экономического развития регионов как внутри страны, так и за рубежом. Данное положение применимо к анализу внутрирегиональных перевозок, так как: «... в условиях развития транспортных коридоров его подход приобретает значимость с точки зрения технологичности развития систем и комплексов. Конкурентоспособность уровней хозяйствования может быть достигнута на базе нетехнологических преимуществ, прежде всего благодаря низкой стоимости факторов производства»[50]. Например, земельных ресурсов, которые не оказывают существенного влияния на себестоимость осуществления транспортных перевозок. В этой связи, анализ и сопоставление технологических пропорций и стоимостей факторов производства являются необходимым условием анализа конкурентоспособности и создания экономических условий для максимальной реализации объективных преимуществ каждого вида транспорта.

Общетеоретические положения взаимосвязи конкурентоспособности и конкурентных преимуществ позволяют выделить основные положения:

1. Характер (качество) конкурентных преимуществ, на которые опираются производители, проявляется в их рыночной политике, но при этом, направления деятельности транспорта, как стратегически важной сферы хозяйствования учитывают систему госрегулирования в рыночном механизме.

2. Степень и характер зависимости фирмы от изменений во внешней среде (на внутреннем и внешнем рынках, в государственной политике) указывают на характер (качество) используемых ею конкурентных преимуществ.

3. Направления и инструменты экономической политики страны отражают характер (качество) конкурентных преимуществ, используемых национальными производителями, а также необходимые с точки зрения государства изменения в конкурентных преимуществах национальных фирм.

В этой взаимосвязи зависимостей можно сопоставить одинаковые уровни в оценке понятий «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества» и отметить, что *конкурентные преимущества могут выступать одним из важнейших факторов конкурентоспособности*, а это, применительно к данному исследованию рассматривается как новый подход в характеристике сравнительных конкурентных преимуществ в оценке конкретных видов транспорта.

Конкурентные преимущества видов транспорта позволяют оценить стоимость перевозок в выборе альтернативных вариантов осуществления и развития хозяйственных связей, проанализировать вопросы, связанные с проблемой входа-выхода на рынок транспортировки грузов для других видов транспорта и проанализировать проблемы

функционирования транспортной системы страны в целом, которая должна быть конкурентоспособной на мировом рынке.

В рамках объекта анализа немаловажное значение приобретает изучение «ядра» конкурентоспособности – продукции, товара или услуги. Именно объекты в форме товаров и услуг являются конечным продуктом, который выступает тем конечным результатом, который и вызывает отношения конкурентоспособности и конкурентных преимуществ. Для того, чтобы конкретней оценить конкретную деятельность, необходимо владеть определенной системой показателей, которые можно представить в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.

Показатели, характеризующие конкурентоспособность

	1	2	3	4
Страна	Сбалансированность бюджета	Удельный вес финансово-неустойчивых отраслей	Инвестиционная привлекательность	Количество конкурентоспособных на мировом рынке продуктов
Отрасль	Удельный вес убыточных предприятий	Количество продуктов с отрицательной рентабельностью	Соотношение производства в стране и импорта основных продуктов	Динамика инвестиций в отрасль. Коэффициент обновления основных производственных мощностей
Регион	Соотношение доходов и расходов	Количество конкурентоспособных в России и на мировом рынке продуктов	Количество и прибыль прибыльных предприятиях	Динамика инвестиций в регион
Продукт	Уровень рентабельности производства	Соотношение средних цен реализации отечественных производителей и импорта	Коэффициент качества, отношение качественных характеристик данного продукта к эталонному	Коэффициент бренда, степень информированности покупателей о продукте и удельный вес положительных оценок этого продукта
Предприятие	Удельный вес продуктов в объеме реализации, имеющих положительный уровень рентабельности	Количество продуктов, имеющих положительный уровень рентабельности	Коэффициент качества по продуктам, имеющим положительный уровень рентабельности	Коэффициент конкурентоспособности по цене по прибыльным продуктам

Вышеотмеченные показатели конкурентоспособности по различным уровням дают возможность понять сравнительную характеристику, содержащую комплексную оценку всей совокупности качественных и экономических параметров относительно выявленных требований рынка или свойств другого товара. Поскольку товары и услуги позволяют определить преимущества того или иного вида деятельности, то анализ вышеотмеченных факторов не может быть исключен при характеристике конкурентных преимуществ.

Рассмотрение взаимосвязей с точки зрения воспроизводственного процесса обращает нас к базовому понятию регулирования рыночных отношений – конкуренция.

На каждом историческом этапе развития рыночной экономики, по мере усложнения отношений между хозяйствующими субъектами, расширялось содержание конкуренции как экономического явления, появлялись новые тенденции в конкурентной борьбе, в частности, тенденции к монополизации, глобализации конкуренции, усилению роли информации в конкурентном процессе, двойственности конкуренции [42].



Рис. 1.1. Взаимосвязь субъектов, объектов конкуренции.

Поскольку показатели деятельности характеризуют определенный вид активности или пассивности на рынке, то в зависимости от сферы деятельности, конкурентная борьба может принимать форму производственной, сбытовой, маркетинговой, экологической конкуренции и борьбы за человеческий фактор; каждая из этих форм реализуется на основе специфических методов с учетом сложившейся рыночной ситуации и системы государственного регулирования хозяйственной деятельности, в которой транспортная система играет решающую роль, как в оценке внутреннего состояния субъекта, так и внешних факторов.

Нельзя обойти вниманием данный подход, так как в транспортной системе её составляющие не могут быть рассмотрены изолированно друг от друга, с одной стороны, и, несмотря на развитие рыночных отношений, в сложной системе взаимосвязей, особенно в современных условиях, решающая роль принадлежит государству, с другой стороны.

Государство путем изменения институциональной среды, совершенствования технологического уклада национального производства, бюджетной поддержки высокотехнологичных отраслей промышленности способствует формированию конкурентных преимуществ фирм, активной интеграции страны в мировую экономику. При этом конкуренция оказывает существенное влияние на изменения институциональной среды, совершенствования технологического уклада национального производства, бюджетной поддержки высокотехнологичных отраслей промышленности, что способствует формированию конкурентных преимуществ фирм, активной интеграции страны в мировую экономику.

Поскольку конкурентные преимущества рассматриваются как фактор конкурентоспособности, то взаимосвязь компонентов формирования конкурентных преимуществ можно наглядно представить в следующей схеме:

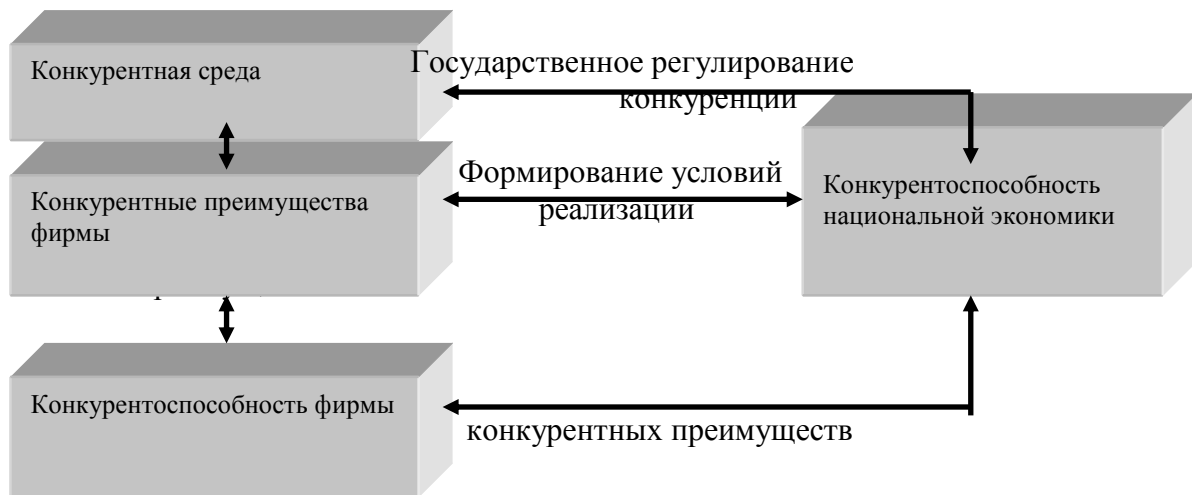


Рис.1.2. Взаимосвязь компонентов формирования конкурентных преимуществ

В данной схеме, важной составляющей является «степень реализации конкурентных преимуществ», которая дает возможность для формирования методологической базы определения преимуществ конкретного субъекта, то есть выбора того или иного вида транспорта при осуществлении грузоперевозок.

При теоретическом анализе конкурентных преимуществ мы отметили взаимосвязь элементов в структуре экономики, то есть предприятия, отрасли, промышленности. В этой связи показано сочетание общих и единичных элементов, отраженных на рисунках 1.1.1 и 1.1.2. На их основе, исходя из сопоставления общетеоретических подходов взаимосвязи и взаимообусловленности понятий «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества» можно представить типологическую схему функционирования транспортной системы страны с точки зрения конкуренции на различных уровнях и определении преимуществ промежуточных звеньев хозяйствования в целостной системе экономических отношений транспортного комплекса.



Рис. 1.3. Типологическая структура конкурентоспособности по уровням исследования

Представленная типология является тем методологическим подходом, с помощью которого строится теоретическое обоснование понятий конкурентоспособность как взаимосвязь и взаимообусловленность всех уровней с точки зрения прямых и обратных связей. Это обстоятельство дает возможность полнее, с точки зрения системных связей оценить деятельность своих конкурентов на промежуточных уровнях и дает возможность субъекту сориентироваться на рынке для его дальнейшего функционирования с целью достижения опережающего результата с позиций использования конкурентных преимуществ выбора товара, услуги, направления деятельности по отношению к своим конкурентам.

Общетеоретический анализ подвел к выводу, что в целом понятия «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества» в основном рассматриваются изолированно друг от друга. Вместе с тем, базовые теоретические понятия и на их основе проводимые исследования с учетом изменения условий развития рыночной экономики позволяют по иному оценить ситуацию на рынке, а соответственно это вызывает необходимость иной интерпретации понятий. Применительно к деятельности транспортных предприятий в экономической литературе внесено положение о том, что рассматриваемые понятия тесно взаимосвязаны, именно их зависимость позволяет провести комплексную оценку функционирования транспортной системы в целом, как структуры, обслуживающей все уровни хозяйствования, что говорит о неотделимости рассмотрения отношений конкурентоспособности и конкурентных преимуществ как важнейшего её фактора. Типология зависимостей способствует анализу системы с точки зрения системности зависимостей объектов и субъектов конкуренции, где микро-, макро- и мезо- уровни связаны не только с рыночными механизмами но и системой государственного регулирования, что представлено в схеме взаимосвязи объектов и субъектов конкуренции. В обобщенном виде совокупность отношений конкурентоспособности отражена в схеме «типологическая структура», которая показывает взаимосвязь транспортных систем на различных уровнях хозяйствования и является относительно новым подходом к исследованию проблем функционирования транспорта.

Взаимосвязь уровней транспортной системы, предприятия и продукции зависит от ряда факторов, характеризующих различные стороны и моменты производства продукции и оказания услуг деятельности предприятий, конкурентоспособности отраслей и национальной экономики в целом в развитии и трансформации конкретных явлений и процессов. Поэтому логически верным, на наш взгляд, является анализ факторов конкурентоспособности, их общая и частная классификация в зависимости от развития хозяйственной деятельности.

1.2 Факторы конкурентоспособности и конкурентных преимуществ и их классификация

Для оценки конкурентоспособности транспортных предприятий и выбора преимуществ конкретного вида транспорта, важной задачей является определение конкретного состава факторов, их количественная и качественная оценка. Факторы конкурентоспособности и конкурентных преимуществ, в свою очередь, рассматриваются с точки зрения экономической категории для определения ее составляющих элементов и нахождения инструментов обеспечения результативной деятельности в условиях жесткой конкуренции, характерной для российских экономических условий [52].

Рассмотрение факторов позволяет определить, насколько они способствуют или препятствуют достижению конкурентоспособности предприятий, имея конкурентные преимущества в процессе оказания услуг, определяются целым рядом макроэкономических, микроэкономических, социальных и культурных факторов.

Среди обобщающих факторов, влияющие на конкурентную борьбу не только с точки зрения конкурентоспособности продукции, но и позиций функционирования рынка на

различных уровнях, а соответственно, среды, на которую ориентируется любое предприятие с целью получения наибольшей прибыли от хозяйственной и обслуживающей деятельности можно отнести:

- размеры рынка и темпы его роста, зависящие от числа конкурентов и объемов производства продукции и услуг;
- мощности и мобильные технологические модули;
- препятствия для входа или выхода из рынка защищают позицию фирмы, их отсутствие делает рынки уязвимыми для проникновения туда неконкурентоспособных новичков, а требования к размерам необходимых капитальных вложений жесткие требования повышают риск, создают дополнительные барьеры входа-выхода;
- уровень стандартизации товаров - покупатели имеют преимущество, так как им легко переключиться с одного товара на другой;
- вертикальная интеграция повышает требования к размерам капитала, приводит к сильным различиям в конкурентоспособности и затратах на производство интегрированных, частично интегрированных и неинтегрированных фирм;
- экономия на масштабе увеличивает долю рынка, необходимую для достижения конкурентоспособности товара;
- быстрое обновление ассортимента выпускаемой продукции.

Группировка факторов позволяет обратиться к высказыванию Фатхутдинова Р.А., подразделившего факторы в зависимости от направления их влияния на внешние и внутренние. В качестве основных факторов выделяются качество, цену, затраты на эксплуатацию, качество сервиса [165]. Вместе с тем, анализ и оценка конкурентоспособности предполагает более тщательное исследование проблем, связанных с определением конкурентных преимуществ субъектов. При этом, исходя из классического подхода к изучению обстоятельств, влияющих на состояние и функционирование исследуемого объекта, известный исследователь в области конкурентоспособности М.Портер связывает факторы конкурентоспособности предприятия с факторами производства [123; 162]. Все факторы, определяющие конкурентные преимущества предприятия отрасли, М. Портер предлагает делить на несколько типов: основные и развитые [123].

К основным факторам он относит природные ресурсы, климатические условия, географическое положение страны, неквалифицированную и полуквалифицированную рабочую силу.

К развитым факторам отнесены современная инфраструктура обмена информацией, высококвалифицированные кадры, исследовательские отделы университетов, занимающиеся сложными, высокотехнологичными дисциплинами.

Эта классификация может являться основой для выявления факторов, определяющих конкурентные преимущества автомобильного и железнодорожного транспорта и обеспечить выбор потребителя транспортных услуг при осуществлении грузоперевозок. Более значительное влияние на развитие конкурентоспособности предприятия оказывают развитые факторы, поскольку в условиях современных связей для создания развитых факторов необходимы высококвалифицированные кадры и высокие технологии. Высокая конкурентоспособность многих предприятий на мировом рынке напрямую связана с мощной научной базой и высококвалифицированными специалистами.

В значительном количестве стран имеется классификация общих факторов, которые дают конкурентные преимущества ограниченного характера. Вместе с тем, они позволяют выделить несколько сфер в области производства, финансового управления, организации труда, маркетинга и сбыта и в сфере НИОКР.

В этой системе воспроизводства выделяется совокупность факторов, определяющих конкурентные преимущества с точки зрения эндогенных и экзогенных или внутренних или внешних факторов, что можно представить в схеме 1.2.2 [42].

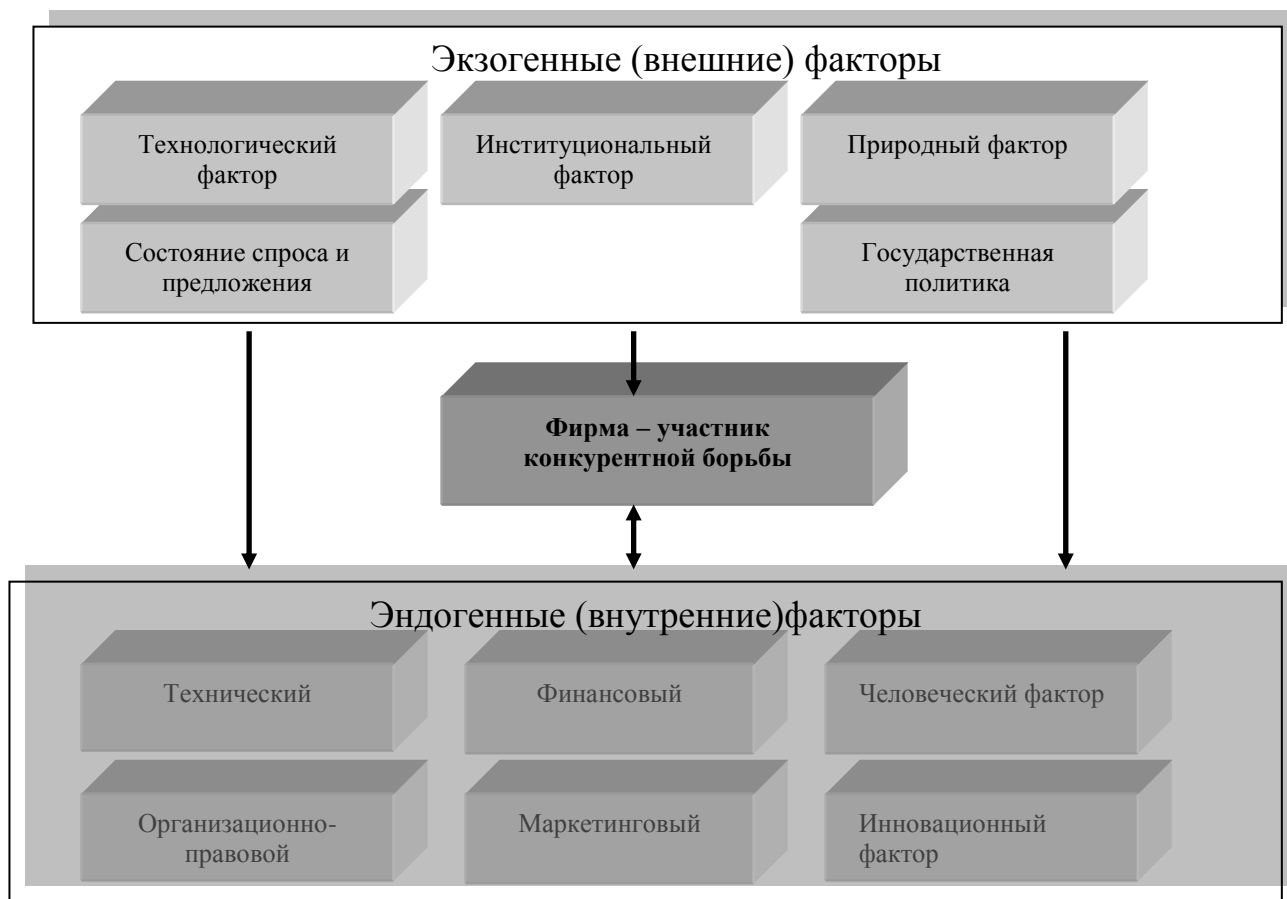


Рис. 1.4. Факторы формирования конкурентных преимуществ и их взаимосвязь

Согласно данной схемы выделены такие факторы, как институциональный, технологический, природный факторы, а также факторы рыночного спроса и предложения, государственной политики, которые относятся к экзогенным (внешним). В группе эндогенных факторов выделены технический, организационно-правовой, финансовый, маркетинг, информационный, инновационный факторы.

На формирование конкурентных преимуществ влияют институциональные факторы, к которым отнесены институты государственного и рыночного воздействия, такие как координационный центр, страховые компании, правовое обеспечение рыночных отношений, уровень развития законодательной системы. Природный фактор позволяет формировать конкурентные преимущества предприятий на основе природных, климатических и географических особенностей страны, что ставит необходимость либо выбора, либо отказа от конкретного вида деятельности или оказания услуг. Технологический фактор определяет уровень развития и внедрения НТП в промышленное производство. Факторы спроса и предложения определяют платежеспособный спрос на продукцию и возможности предложения продукции на рынок в зависимости от колебания цен, тарифов, валютных курсов и других инструментов денежно-кредитной политики.

Совокупность факторов внешней и внутренней среды предприятия отразил Бугай А.В. [42] и эта классификация вполне может обеспечить возможность формализации задачи принятия решения о способе транспортировки грузов на основе использования конкурентных преимуществ различных видов транспорта с учетом базовых и научно обоснованных подходов, рассмотренных к классификации Портера.

В группу эндогенных (внутренних) факторов включены факторы, формирующие конкурентные преимущества внутри фирмы. Технический фактор, включающий в себя состояние и потенциал основного капитала, технико-экономические показатели внедренческой и производственно-сбытовой деятельности. Организационно-правовой фактор представляет собой организационно-правовую форму фирмы, структуру управления, эффективность учета и контроля над производственными расходами, полноту и точность информации о финансовом положении и деловой репутации партнеров.

В современных условиях первостепенное значение для формирования конкурентных преимуществ фирмы как субъекта хозяйственной деятельности имеют институциональный и технологический факторы. Развитая система рыночных институтов позволяет фирме значительно снизить транзакционные (операционные: информация, ведение переговоров, сбор информации о конкурентах и т.п.) издержки; технологический фактор дает фирме возможность выпускать на рынок продукцию и оказывать услуги высокого качества, удовлетворяющие потребительский спрос на рынке транспортных услуг. Факторный анализ конкурентных преимуществ фирмы позволяет наиболее полно исследовать конкурентный потенциал и определить возможности повышения конкурентоспособности фирмы.

Классификация факторов конкурентоспособности предприятия также анализируется по внутренним и внешним характеристикам. Рассматривая внутренние особенности можно отметить потенциал маркетинговых служб, финансово-экономический, кадровый, экологический потенциал; эффективность рекламы; уровень материально-технического обеспечения, хранения, упаковки, транспортировки; уровень подготовки и разработки производственных процессов; эффективность производственного контроля, испытаний и обследований; уровень обеспечения пусконаладочных и монтажных работ; уровень технического обслуживания в постпроизводственный период; сервисного и гарантийного обслуживания. Т.е. к внутренним факторам можно отнести потенциальные возможности самого предприятия по обеспечению собственной конкурентоспособности.

К внешним факторам можно отнести меры государственного воздействия экономического характера. Это амортизационная политика, налоговая, финансово-кредитная политика, включающая различные государственные и межгосударственные дотации и субсидии; таможенная политика и связанные с ней импортные пошлины; система государственного страхования; участие в международном разделении труда, разработке и финансировании национальных программ по обеспечению конкурентоспособности предприятия [182].

Исходя из методологического подхода к анализу конкурентоспособности и конкурентных преимуществ, в данной работе отмечалась системность уровней хозяйствования. В числе ведущих факторов повышения конкурентоспособности предприятий с учетом факторов определены конкурентные преимущества, которые определяют промышленную политику, национальное законодательство, обеспечивающие благоприятную среду для развития конкурентоспособных производств, степень внешней политической независимости и безопасности, внутреннюю политическую и социальную стабильность. Все эти факторы могут как повышать, так и снижать конкурентоспособность предприятия [49].

Одним из определяющих факторов конкурентоспособности предприятий, которые на основе разнообразия предоставляемых услуг, выбора альтернативных вариантов в многообразии предложений компаний является создание торговых марок (брендов). Многие экономисты связывают устойчивый рост в трансформационных экономиках именно с политикой по созданию брендов со стороны новых частных предприятий.

Однако многочисленные препоны, стоящие на пути развития бизнеса, не способствуют созданию и продвижению на отечественном рынке торговых марок. Вместе с тем, сегодня известны такие торговые марки по осуществлению грузоперевозок, как ОАО «Российские железные дороги», «ГРУЗОВОЗОФФ», «ОГАТ», «Приморавтотранс» и другие. На основании мнений, высказываемых на форумах ресурсов Internet по транспортной

тематике [132].

Эти компании планируют расширение своей деятельности за счет таких факторов, как освоение новых видов деятельности в сочетании с системой сопутствующих услуг, поиск новых рынков сбыта и каналов продвижения внутри страны, повышение активности в области рекламы и продвижения товаров, выход на внешние рынки, повышение профессионального уровня сотрудников, улучшение качества продукции и повышение цен, инвестирование в технологии и оборудование, снижение цен, привлечение дополнительных финансовых ресурсов. Это позволяет клиенту сделать выбор и отдать предпочтение тому или иному товару, т.е. для потребителя также создаются условия и возможности определения конкурентных преимуществ предоставляемых услуг транспорта.

Конкурентные преимущества как результат конкурентоспособности зависит от сегментация рынка. С этого процесса надо начинать деятельность на рынке не только транспортных услуг, но и всех видов деятельности, осуществляемой в условиях рынка. С помощью сегментации достигаются следующие цели: наилучшее удовлетворение нужд и потребностей людей, подгонка товара под желания и предпочтения покупателя; повышение конкурентоспособности как товара, так и его производителя, усиление конкурентных преимуществ; уклонение от конкурентной борьбы путём перехода в неосвоенный сегмент рынка; увязка научно-технической политики фирмы с запросами чётко выявленных совокупностей потребителей; ориентация всей маркетинговой работы на конкретного потребителя [45].

Также на уровень конкурентоспособности предприятия при выборе конкурентных преимуществ того или иного вида деятельности важнейшее воздействие оказывают научно-технический уровень и степень совершенства технологии производства, внедрение современных средств автоматизации производства. Это положение базируется на анализе материалов Центра Стратегических исследований [148], согласно которых анализ эффективности инвестиционных проектов конкурентных позиций предприятия на рынке предполагает выяснение факторов, воздействующих на отношение потребителей услуг к предприятию и как результат – изменение доли предприятия в осуществлении грузоперевозок на конкретном рынке: страны, отрасли или мировом товарном рынке. Эти факторы можно систематизировать следующим образом для процесса оказания транспортных услуг:

- коммерческие условия: возможности предприятия предоставлять потребителям дополнительные, сопутствующие услуги по страхованию, скидки с прейскурантной цены или тарифам, возможности заключения товарообменных (бартерных) сделок;
- организация технического обслуживания продукции: объём предоставляемых услуг, сроки гарантийного ремонта, стоимость послегарантийного обслуживания и другие;
- представление о фирме со стороны потребителей услуг (конкурентов) информации о её авторитете и репутации, информированность об ассортименте, сервисе;
- воздействие тенденций развития конъюнктуры на положение фирмы на рынке.

По своей сущности товар (работы, услуги) является единственным средством получения прибыли и тем самым основным орудием конкурентной борьбы, ее материальной основой. Везде, где разворачивается соперничество за повышение качества продукции (услуг), максимизацию прибыли, снижение издержек производства, важное значение приобретает комплексная оценка конкурентоспособности товара.

К основным факторам этой оценки относят экономический потенциал и темпы роста экономики; уровень развития науки техники; участие в международном разделении труда; динамичность и емкость внутреннего рынка; социально-экономическую и внутривластную ситуацию; гибкость финансовой системы; государственное регулирование экономики; обеспеченность трудовыми и материальными ресурсами и уровень квалификации ресурсов. Искусство конкуренции сегодня в большей мере, чем раньше, состоит в умелом уходе от нее. Выигрывает не тот, кто без оглядки бросается в острую конкурентную борьбу, а тот, кто, выбрав верную позицию, умеет избежать

жестокой и бессмысленной конкуренции. Такой вывод сделан исходя из анализа высказываний, своего рода соцопроса по форумам сети Интернет и оперативным данным службы безопасности страны.

Выпуская конкурентоспособные товары, производитель обеспечивает для себя прочное место на рынке. В борьбе за конкурентоспособность выпускаемых товаров используется наряду с ценовыми методами и неценовыми.

Этот взгляд, с точки зрения системного подхода к анализу деятельности рынка исходя из положений, отмеченных в первом параграфе, позволяет, соответственно, сгруппировать факторы с точки зрения ценовых и неценовых характеристик в обобщенном виде, оказывающих воздействие на функционирование целостной системы, к которой относится транспорт.

Таблица 1.2.

Факторы конкурентоспособности

«ценовые»	«неценовые»
Цена приобретения	Организационно-коммерческие условия
Условия оплаты	Имидж торговой марки
Затраты, связанные с эксплуатацией и использованием товара	Емкость рынка
Технологии	Конкуренты

Наряду с вышеотмеченными факторами, затрагивающими экономические стороны проблемы, выделяют и психологические моменты. Например, в своем диссертационном исследовании Глухов А. подразделяет факторы в зависимости от их влияния на "полезный эффект" товара. Все параметры, по его мнению, влияют на две группы факторов [56]:

– обеспечивающие материальные свойства (параметры назначения, надежности, эргономичности, экологичности);

– обеспечивающие нематериальные свойства (параметры квалификационные, эстетические, имиджевые, информационной защиты)

В условиях информатизации общества такой показатель, как «полезный эффект» является одним из важнейших стимулирующих факторов при жёсткой конкуренции и увеличении численности участников хозяйственной деятельности.

Другая группа исследователей определяет конкурентоспособность через такие факторы, как качество и требования рынка [52]. Эти положения можно рассматривать с точки зрения элементов, имеющих место в классификации о ценовых и неценовых характеристиках, а также внутренних и внешних обстоятельствах. Они позволяют обратить внимание на то, что вышеотмеченные группы факторов можно рассматривать в совокупности не только с точки зрения функционирования рынка, но и системы государственного регулирования хозяйственной деятельности, в которой транспорт является составной частью производственной инфраструктуры. Его устойчивое и эффективное развитие является необходимым условием стабилизации и подъема экономики, её структурной перестройки, экономической безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Для потребителей в качестве определяющих выделяются факторы цены, качества, наличие сервисных услуг, упаковка, торговая марка, реклама, стимулирование сбыта. В данном исследовании – это процесс транспортировки грузов и основных средств посредством машин, вагонов, контейнеров и других видов. Факторы, имеющие значение для производителя сгруппированы в три блока: экономические (влияющие на объем и прибыльность грузоперевозок); технологические (обеспечивающие загруженность оборудования, снижение материалоемкости, современные способы производства и оказание услуг т.п.); организационные (обеспечивающие сбыт). Для торговых организаций определены факторы, стимулирующие сбыт продукции, они объединены в два блока: экономические и организационные [136].

Маркетолог Рафел М. выделяет географические, демографические, социальные факторы (географическое положение рынка, плотность населения, уровень доходов, образ и стиль жизни, возраст населения, количество конкурентов и тип конкуренции) [129].

В исследовании, это плотность дорог на территории, их направление, объекты грузов с учетом их сохранности, надежности доставки, своевременности прибытия к месту назначения и т.п.

На наш взгляд, применительно к процессу осуществления грузоперевозок данный подход считается одним из приемлемых к характеристике деятельности транспорта. Интересен взгляд, согласно которого [88], под конкурентоспособностью услуги предлагается понимать сравнительную характеристику услуги, содержащую комплексную оценку всей совокупности его качественных и экономических параметров относительно выявленных требований рынка или характеристик другой услуги.

Более наглядно в обобщенном виде факторы конкурентоспособности и конкурентных преимуществ можно представить:

Таблица 1.3.

Внутренние и внешние факторы конкурентоспособности и конкурентных преимуществ

Факторы конкурентных преимуществ	Факторы конкурентоспособности
Внутренние	Внутренние
Технологический (состояние спроса и предложения)	Технологический (материально-техническое обеспечение, обслуживание)
<i>Институциональный</i> (институты государственного (ЦБ) и рыночного регулирования (биржи))	
Природный фактор	Географическое положение
Государственная политика (на внутреннем и внешнем рынке)	Национальное законодательство
Внешние	Внешние
Финансовый (налогово-бюджетное регулирование)	Финансово-кредитная политика
Человеческий фактор	Кадровый потенциал
Организационно-правовой	Государственный контроль и надзор
Маркетинговый (мониторинг)	Маркетинговая служба
<i>Инновационный</i> (финансовые, технологические составляющие)	

Разработка методики оценки конкурентных преимуществ с целью удержания позиций предприятий на рынке, то есть их конкурентоспособность, зависит от выявления внутренних резервов производства и позволяет предприятию выработать стратегию и тактику конкурентной борьбы. Методологические основы оценки конкурентных преимуществ транспортного предприятия предложены авторами в третьей главе.

Таким образом, отмеченные подходы, отражающие взаимосвязь конкуренции и конкурентных преимуществ на уровнях от анализа продукции и услуг внутри страны до мирового рынка, дают возможность сделать вывод, что чем шире и многообразнее набор конкурентных преимуществ у предприятия, тем более устойчивые позиции оно занимает в отдельных сегментах рынка и среди конкурентов. При этом конкурентоспособность предприятия, с точки зрения совокупности конкурентных преимуществ есть продукт взаимодействия предприятия с микроэкономической бизнес-средой.

На основе взаимосвязи анализируемых понятий можно выделить конкурентные преимущества автомобильного и железнодорожного транспорта с учетом географического

положения территории и комплекса мер правительства по развитию Дальневосточного региона и формирования транспортной инфраструктуры, необходимой как для развития его производительных сил, так и для повышения эффективности деятельности отрасли. Более того, отмечена значимость автомобильного транспорта за последнее десятилетие в силу того, что на рынке грузоперевозок появилось большое количество автомобилей-контейнеров, которые определяют его сравнительное преимущество по сравнению с железнодорожным транспортом [85; 86].

Анализ характеристик и особенностей автомобильного и железнодорожного транспорта на основе общетеоретического подхода в характеристике понятийного аппарата позволил выявить их основные абсолютные конкурентные преимущества, которые приведены в таблице 1. 2.3.

Таблица 1.4.

Основные абсолютные конкурентные преимущества автомобильного и железнодорожного транспорта

Железнодорожный	Автомобильный
Независимость от погодных условий	Высокая проходимость и маневренность
Надежность доставки	Оперативность
Низкие энергозатраты	Низкая стоимость инфраструктуры
Наличие магистральных путей в районы, куда движение автотранспорта затруднено или отсутствует	Наличие автомобильных дорог, позволяющих осуществить доставку к конкретному грузополучателю

В таблице 1.2.4. приведены основные факторы, определяющие сравнительные конкурентные преимущества (вес, объем груза и дистанция, на которую данный груз транспортируется). Сопоставление указанных факторов способствует рациональному выбору способа перевозки грузов.

Таблица 1.5.

Основные факторы, определяющие сравнительные конкурентные преимущества автомобильного и железнодорожного транспорта

Фактор	Железнодорожный	Автомобильный
Вес, объем груза	Возможность перевозки больших объемов (партий) грузов, масштабируемость	Экономическая эффективность при перевозке мелких партий
Дистанция	Сравнительно низкие тарифы при перевозке на дальние расстояния	Возможность перевозки на короткие расстояния
Организация транспортировки	Необходимость ожидания «наполнения» вагона до полного (при перевозке малых партий груза).	Более «четко» спланированный процесс перевозки груза.
Доставка груза «точно и в срок»	Требуется перегрузка груза с/на автомобиль по прибытии вагона на железнодорожные станции.	Возможность доставлять груз «от двери до двери». Возможность срочной доставки ценных грузов
Контроль местонахождения груза (вагона)	Местонахождение определяется только по прибытии вагона на станцию.	Контроль местонахождения груза на всем пути следования (GPS навигация).
Документация на перевозку	Необходимость оформления только товарно-транспортной накладной.	Сложная товарно-транспортная документация на перевозимый груз.

Наряду с обобщениями, представленными в таблицах 1.2.3 и 1.2.4, конкурентоспособность предприятия создается двумя группами факторов: уровнем экономического развития предприятия, а так же качеством микроэкономической среды. Если конкурентоспособность предприятия отождествляется с уровнем ее экономического развития, то остается в стороне оценка качества микроэкономической среды, а следовательно, выпадают из поля зрения те конкретные преимущества, которые так же присущи, как и собственные конкурентные преимущества, данному предприятию, но создаются не им самим, а внешней средой.

В рамках проводимого исследования, факторы конкурентоспособности и конкурентных преимуществ можно представить следующей схемой [66]:

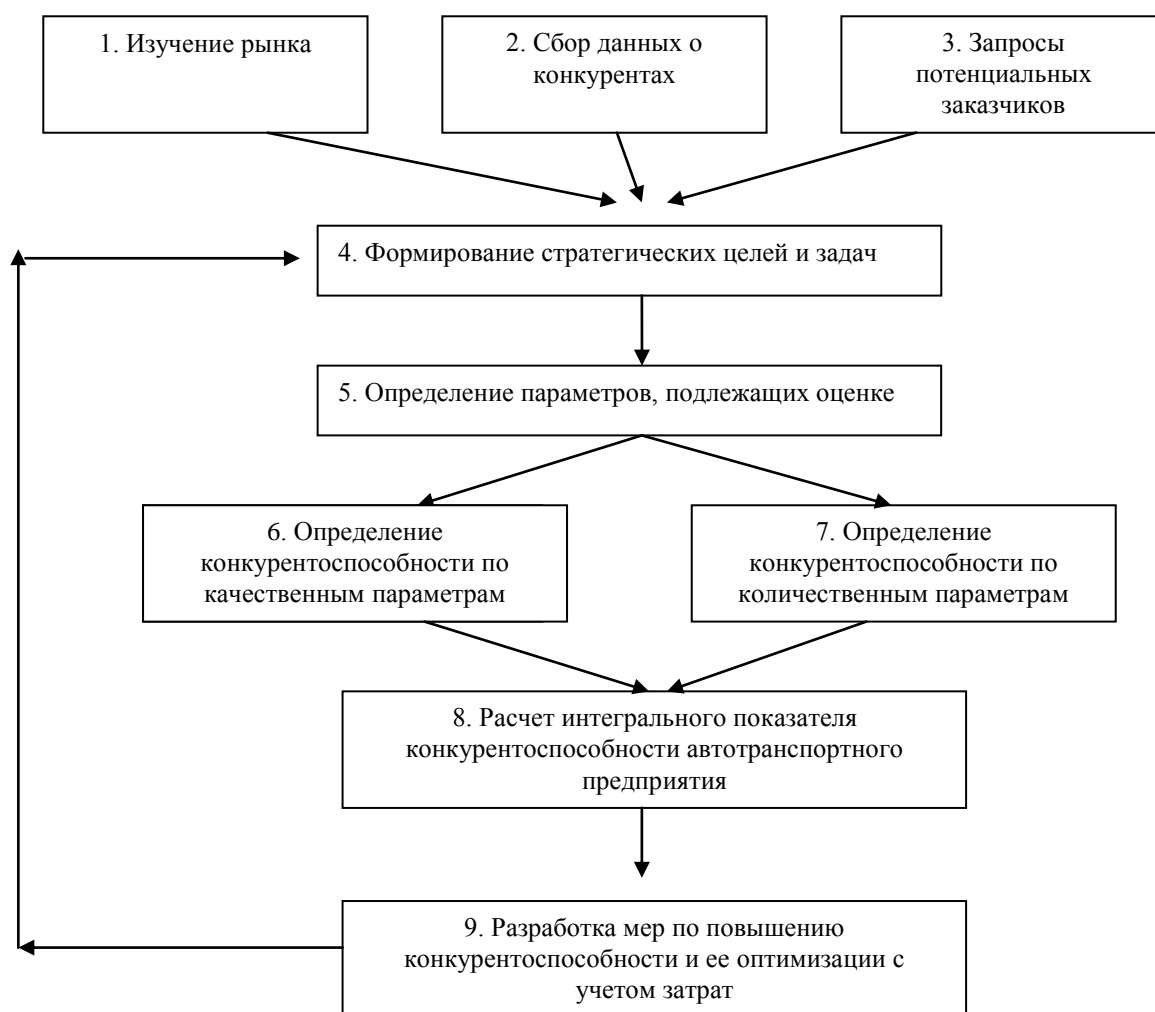


Рис. 1.5 Схема оценки конкурентоспособности транспортного предприятия посредством конкурентных преимуществ

Для оценки уровня конкурентоспособности транспортного предприятия важной задачей является установление конкретного состава факторов, их количественная и качественная оценка. Экономическая эффективность функционирования предприятия в условиях изменения производственных отношений зависит от трех групп факторов: I группа – факторы, отражающие степень удовлетворения запросов потребителей; II группа – факторы, отражающие эффективность оказания услуг в производственной деятельности предприятия; III группа – факторы, отражающие степень превосходства оценочных показателей конкретного вида деятельности, процесса или оказания услуг предприятием по первым двум группам факторов и их отличие от аналогичных показателей других предприятий и оказываемых ими услуг или производства товара.

Факторы третьей группы приобретают ведущую роль для разработки экономической стратегии развития транспортного предприятия в силу следующих причин: оценка конкурентоспособности предприятия позволяет определить потенциальных потребителей и возможные объемы производства и оказания услуг; расчет конкурентоспособности позволяет установить диапазон изменения цен и тарифов на транспортные услуги, обеспечивая наибольшую экономическую эффективность; показатель конкурентоспособности позволяет выявить недостатки в производственно-хозяйственной деятельности и определить приоритетные методы ее совершенствования.

Для выявления факторов, влияющих на конкурентоспособность транспортного предприятия, осуществляющего перевозки различными видами транспорта был проведен анализ сбора и обработки информации, основой которого является обсуждение вопросов по перевозке грузов на форумах сайтов [132].

В качестве факторов, *отражающих запросы потребителей транспортных услуг* (факторы первой группы), определены следующие: цена (тарифы); время перевозки; качество оказываемых услуг; условия платежей, расчетов; репутация организации; финансовое положение организации.

В качестве факторов, *отражающих грузооборот* (факторы второй группы, имеющие количественное выражение), на основе проведенного исследования были выбраны следующие: себестоимость; квалификация работников; уровень оплаты труда; прибыльность.

Представленный набор факторов характеризует различные стороны функционирования транспортного предприятия в области организации, технического оснащения и экономических показателей их деятельности и управления производством и служит основой для его количественной оценки конкурентоспособности.

Взаимосвязь объектов и субъектов конкуренции, сопоставление факторов формирования конкурентных преимуществ, определяющих конкурентоспособность транспортных предприятий, осуществляющих внутрирегиональные перевозки и перемещении грузов на средние, дальние и сверхдальние расстояния, а также по доставке международных транзитных грузов в Дальневосточном регионе, позволили выявить элементы научной новизны. В обобщенном виде они представлены на рисунке 1.2.4., которые классифицированы как объективные (естественные) и субъективные (созданные) факторы конкурентных преимуществ. При анализе и характеристике преимуществ железнодорожного и автомобильного транспорта они задействуют государственные и рыночные механизмы воздействия на функционирование транспортной системы, инструментарий которого предполагается использовать в институциональной структуре, координирующей системные взаимосвязи грузоперевозчиков.



Рис.1.6. Объективные и субъективные факторы конкурентных преимуществ

В этой взаимосвязи представлены одинаковые уровни в оценке понятий «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества», что применительно исследованию системы функционирования автомобильного и железнодорожного транспорта оценивается как относительно новый подход к характеристике сравнительных конкурентных преимуществ конкретного вида транспорта с целью управления грузоперевозками на региональном уровне.

Факторы конкурентоспособности и конкурентные преимущества, как непосредственно фактор конкурентоспособности рассматриваются с точки зрения взаимосвязей. Они позволяют оценить стоимость перевозок, выбрать альтернативные варианты осуществления и развития хозяйственных связей, проанализировать вопросы, связанные с проблемой входа-выхода на рынок транспортировки грузов для других видов транспорта и проанализировать проблемы функционирования транспортной системы страны в целом, которая должна быть конкурентоспособной на мировом рынке. Вместе с тем, оценить и формализовать задачу принятия решений в процессе выбора конкретного вида транспорта представляется не простым процессом, что требует выявления проблем предприятий транспорта на основе тенденций развития автомобильного и железнодорожного транспорта, а это позволит расширить систему и разнообразие оказываемых услуг, что будет рассмотрено в следующей главе.

1.3. Методические вопросы оценки конкурентных преимуществ железнодорожного и автомобильного транспорта

Вышеотмеченные факторы подводят к методическому подходу в оценке конкурентных преимуществ конкретных видов транспорта, которые в нашем исследовании затрагивают деятельность предприятий автомобильного и железнодорожного транспорта.

Как было доказано многими учеными-экономистами, конкуренция является движущей силой развития общества, главным инструментом экономии ресурсов, повышение качества товаров и уровня жизни населения. Это сложное понятие предполагает

исследование не только теоретических, но и прикладных аспектов состязания субъектов за наиболее выгодные сферы вложения капитала, рынки сбыта, источники сырья, оказания услуг. Объекты и субъекты конкуренции затрагивают как микро, так и макроуровень.

В качестве «субъектов» при рассмотрении понятия «конкуренция» выступают любые социальные, производственные или биологические системы, функционирование которых происходит на следующих уровнях: местном (в группе, отделе, организации и т.п.); региональном (районе, городе, области и т.п.); национальном (в стране); межнациональном (в нескольких странах); глобальном (в мировом масштабе, без конкретно определенных стран). Именно эти уровни позволяют нам оценить преимущества различных видов транспорта. Они определены благодаря факторному анализу, основанному на учете благоприятных климатических условий, дешевой рабочей силы, доступности природных ресурсов и т. д., к анализу конкурентных преимуществ более высокого порядка, основанных на инновациях и информационных потоках, динамичном внедрения достижений НТП.

Основная деятельность транспорта – перевозки и погрузочно-разгрузочные операции. Однако соотношения в объемах перевозок и погрузочно-разгрузочных работ на видах транспорта неодинаковы, что постоянно обращает нас к оценке конкурентных преимуществ различных видов транспорта. Условно принято считать измерителем продукции транспорта выполняемую им работу, связанную с перемещением грузов (тонно-километры). Совокупная продукция транспорта измеряется приведенными тонно-километрами и, согласно статистических данных, выглядит следующим образом:

Таблица 1.6.

Грузооборот по видам транспорта общего пользования
(млрд. тонно-километров) [155]

	1992	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Транспорт - всего	4697,8	3532,6	3479,5	3591,6	3801,7	4105,7	4372,0	4396,0
в том числе по видам:								
железнодорожный	1967	1214	1373	1434	1510	1669	1804	1850
автомобильный	42	31	23	23	23	25	28	30

Из данных таблицы 1.3.1 видно, что автомобильный транспорт резко уступает железнодорожному по показателю грузооборот, тонно-километры. Вместе с тем, с 2003 года активизируется деятельность автомобильного транспорта. Но прежде чем проводить оценку конкретного вида, необходимо представить сравнительную характеристику деятельности различных видов транспорта в единой транспортной системе.

Проблемам исследования и оценки деятельности транспорта уделено немалое внимание в литературе [7;48], обобщенный анализ которой позволяет нам отметить, что подход к характеристике автомобильного транспорта характеризует его следующим образом. По количеству перевозимых грузов он превзошел железнодорожный. По грузообороту его доля относительно невелика 26 млн.т., так как средняя дальность перевозки 1 т. груза составляет всего 21 км. Из всех видов транспорта автомобиль наиболее пригоден на короткие расстояния. Высокая маневренность позволяет доставлять грузы без промежуточных погрузочно-разгрузочных операций. Наряду с этим, у него есть и большой недостаток: себестоимость перевозок значительно выше, чем на железнодорожном и водном транспорте. Высокая себестоимость – результат малой грузоподъемности единицы подвижного состава. Автотранспорт широко применяется для внутрипроизводственных (технологических) перевозок и доставки готовой продукции в пункты потребления. В структуре перевозок выделяются строительные грузы (в том числе кирпич и цемент) – более 13 % общих перевозок, вскрышные породы и грунт, хлебные грузы, черные металлы, каменный уголь, лес, товары народного потребления.

Перевозки грузов на огромные расстояния предъявляют повышенные требования к согласованию действий работников транспорта и транспортной техники для обеспечения непрерывности перевозочного процесса. Это усложняет контроль за работой транспортных предприятий и порождает ряд характерных только для транспортного производства управленческих задач – например, контроль за дислокацией парков подвижного состава (локомотивов, вагонов, судов и автомобилей), регулирование порожних потоков подвижного состава и др.

Существенные особенности транспорта состоят в структуре его материально-технической базы и характере деятельности. Значительная часть средств производства транспорта – от 20–25 до 80–85% – не стационарная, а способна к перемещению (локомотивный и вагонный парк, парк автомобилей), причем в процессе производства эта подвижная активная часть (называемая, поэтому подвижным составом) функционирует в разнообразных режимах и организационных формах, что актуализирует управленческий фактор. Технические средства транспорта – постоянные устройства и подвижной состав – пространственно разобщены и функционируют в сетях большого протяжения – от сотен до нескольких тысяч километров и в то же время технологически тесно взаимосвязаны друг с другом. Эта исключительная и характерная для транспорта «связность» позволяет в процессе управления маневрировать его производственными мощностями, быстро и эффективно перемещать их на тысячи километров, концентрируя в нужных районах транспортной сети.

Еще одна особенность транспортной деятельности – своеобразие понятий себестоимости и цены транспортной продукции. Точное определение себестоимости транспортной продукции затруднительно. В связи с этим возникает неопределенность при сопоставлении отдельных видов транспорта по величине издержек на единицу перевозочной работы. Себестоимость перевозок в большинстве случаев оценивается ориентировочно, в средних цифрах, с большими допущениями и условностями.

Транспортную продукцию нельзя накапливать, хотя возможность такого накопления и создавала бы необходимые условия для наилучшего освоения перевозок в периоды сгущения транспортных потоков. Невозможность создания заблаговременных «запасов» транспортной продукции для использования их в периоды сгущения оказывает влияние на величину транспортных издержек, что обуславливает нестабильность доходных ставок. Этим объясняется то положение, что определение себестоимости перевозок в основном дает возможность правильно анализировать и направлять деятельность транспортного предприятия и в меньшей степени – формировать на базе полученных результатов транспортные цены (тарифы). Стремление к наиболее целесообразному использованию персонала и технических средств транспорта часто оказывается несовместимым с интересами клиентуры.

Чтобы лучше понять происходящие в настоящее время радикальные перемены, необходимо проанализировать состояние автомобильного и железнодорожного транспорта для более объективной оценки сравнительных преимуществ того или иного вида.

В период 1995-2000 годы (табл.1.3.1) произошло значительное снижение объемов грузоперевозок по всем видам транспорта (в 2.5 раза), грузооборот снизился на 33 %. Вследствие этого доля железных дорог в суммарном объеме перевозок увеличилась с 42 до 53,9 %,. Доли же других видов транспорта, соответственно, сократились; при этом доля железнодорожного транспорта в грузообороте сократилась с 42 до 32 %. Рост грузооборота наблюдается с 2001 года и объясняется это тем, что активизируется деятельность на рынке транспортных услуг [168].

Положительные тенденции, вызвавшие в 2000 году рост валового внутреннего продукта (ВВП) на 3,2% и объемов промышленной продукции на 8,1%, позволили увеличить объем отправления грузов железнодорожным транспортом на 13,5%. Социально-экономические процессы, способствующие росту производства, в 2000 году позволили сохранить положительную динамику изменения основных показателей. ВВП страны вырос

на 7,6%, объем промышленной продукции – на 9%, а темп роста объемов отправления грузов железнодорожным транспортом составил 10,1%. Однако, в 2005 г. не наблюдалось стабильных темпов роста грузоперевозок.

Несмотря на некоторые положительные тенденции, в годы рыночных преобразований транспортная система РФ погрузилась в глубокий кризис. Произошло резкое сжатие объема всех видов перевозок, изменение их структуры, переориентация с внутрироссийского на международное сообщение, причем в большой мере – на страны вне СНГ («Дальнее зарубежье») и соседние страны (КНР).

Главной причиной уменьшения грузопотоков стало сокращение промышленного и сельскохозяйственного производства в результате радикальной рыночной реформы и разрыва сложившихся за десятилетия хозяйственных связей между российскими регионами и республиками бывшего Союза, представлявшими собой единый народнохозяйственный комплекс.

Другой причиной, которая связана с первой и образует вместе с нею порочный круг, послужило резкое повышение тарифов на грузоперевозки, которое сделало убыточным многие виды производства и способствовало его спаду. Эти изменения отражены в таблице 1.3.2.

Таблица 1.7

Индексы тарифов на грузовые перевозки основными видами транспорта
(декабрь к декабрю предыдущего года; в процентах;
до 2000 г. - в разах) [155]

	1992	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Транспорт	35,6	2,7	151,5	138,6	118,3	123,5	109,3	111,2
по видам транспорта:								
железнодорожный	37,4	2,4	169,3	134,4	119,5	126,5	112,6	113,0
автомобильный	32,4	2,7	136,6	113,9	112,2	111,2	115,1	116,2

Кризис, вызванный рыночными преобразованиями, проявился и в резком усилении сырьевой ориентации производства и экспорта. Кроме того, в результате разрушения сложившихся в советском хозяйстве производственных связей между регионами увеличилась доля перевозок в международном сообщении. Для транспорта особенно важным было ослабление хозяйственных связей между восточными и западными территориями России. Транспортные потоки, за исключением внешних сообщений, в основном замкнулись внутри регионов.

Тяжелое финансовое положение и плохое использование технической базы вызвали ухудшение качественного состояния транспорта. В бедственном состоянии находятся все составляющие системы транспорта – дороги, подвижной состав. На железных дорогах десятая часть путей уложена выработавшими свой ресурс или даже дефектными рельсами.

Протяженность путей сообщения железнодорожного и водного транспорта за последнее десятилетие уменьшилась. Длина железнодорожных путей, пригодных для эксплуатации, в 2000 году сократилась почти на 1000 км. по сравнению с 1990 годом. В годы рыночных преобразований сокращается парк подвижного состава транспорта. В конце 90-х годов 18,5% электровозов, 22% тепловозов и почти 65% секций дизель-поездов превысили установленный срок службы [154;155].

Грузовые перевозки автомобильным транспортом в 2005г. стабилизировались на уровне, составляющим примерно 1/3 от перевозок 1992г.

Рассмотрим динамику главного показателя работы транспорта – грузооборот за последние годы.

Таблица 1.8.

Общий грузооборот (коммерческий и некоммерческий) по видам транспорта

	млн. т-км	В % к 2004г.	Справочно 2004г. в % к 2003г.
Грузооборот - всего	60354,4	104,3	88,4
в том числе:			
железнодорожный	39780,0	114,4	108,4
автомобильный	1379,3	106,1	105,4

См. <http://www.primstat.ru/katdoc.htm>

Таблица 1.9.

Перевозки грузов по видам транспорта

	МИЛЛИОНОВ ТОНН					
	2000	2002	2004	2005	2006	2007
транспорт - всего, в том числе:	24,1	23,1	23,8	24,6	23,9	24,7
железнодорожный	11,5	10,9	12,7	13,8	14,5	16,9
автомобильный	3,9	3,4	4	4,1	3,5	3,7
морской	8,7	8,8	7,1	6,7	5,9	4,1

См. <http://www.primorsky.ru>

Таблица 1.10.

Общий грузооборот транспорта

	МИЛЛИОНОВ ТОНН					
	2000	2002	2004	2005	2006	2007
транспорт - всего	52,8	61,3	58,4	55,3	50,8	49,3

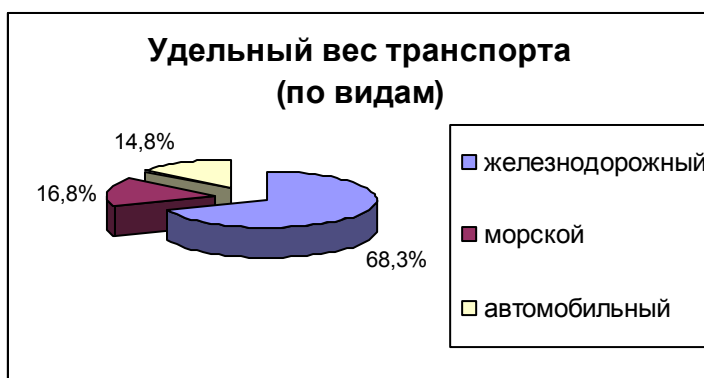
См. <http://www.primorsky.ru>

Рис. 1.7. Удельный вес транспорта

На железнодорожном транспорте объем перевозок грузов по сравнению с 2003 годом увеличился на 8 процентов, возросла погрузка цемента – на 35, лесных грузов – на 23 процента, зерна и продуктов перемола – в 1,5 раза.

По состоянию на 1 января 2005 года на прирельсовых погрузочных местах организаций и станций находилось 255 тысяч тонн продукции, подлежащей перевозке железнодорожным транспортом (на 34% больше объемов 2003г.), остатки угля составили 128 тысяч тонн (в 1,9

раза больше) [154;155].

Для более детального анализа и оценки конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта, кроме перевозки грузов по видам транспорта общего пользования (млн.т.) сравним основные показатели их деятельности по тонно-километрам.

Таблица 1.11.

Соотношение показателей

показатели	2004	2005	% изменения
Перевозки грузов			
Автомобильный	490	494	100,8
Железнодорожный	1161	1221	105,2
Грузооборот			
Автомобильный	25	28	112,4
Железнодорожный	1669	1804	108,6

Соотношение показателей таблиц 1.3.1 – 1.3.4 при расчетах показывают, что за последние годы грузопотоки срабатывают в пользу автомобильного транспорта с точки зрения активизации грузооборота, это означает и ещё раз доказывает, что рыночные отношения в большей степени затрагивают деятельность автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным на 3,8 % (112,4 – 108,6).

Объясняется это рядом обстоятельств, не учитываемых в период спада экономики с 1990-х годов, что позволяет показать преимущества и недостатки двух, анализируемых нами, видов транспорта в условиях чрезмерного регулирования экономики.

Специфика каждого вида транспорта, его технические и технологические особенности предопределяют области их функционирования на рынке транспортных услуг, где каждый вид транспорта имеет сферу безальтернативного и конкурентного развития.

Железнодорожный транспорт общего пользования не имеет экономической альтернативы при освоении значительных по объему стабильных потоков массовых и контейнеризованных грузов на средние и дальние расстояния.

В сегменте экспортных перевозок массовых грузов на иностранные порты железнодорожный транспорт конкурирует с отечественной портовой индустрией. В остальных сегментах грузовых перевозок он конкурирует с автомобильным и внутренним водным транспортом. Конкурентоспособность железнодорожного транспорта будет определяться эффективностью реализации реформы отрасли, темпами ее коммерциализации и приспособления к рыночным условиям.

Автомобильный транспорт безальтернативно развивается в сегменте местных перевозок всех видов грузов, конкурирует с другими видами транспорта на перевозках мелкопартионных, срочных и дорогостоящих грузов, а также на пассажирских перевозках практически на всех расстояниях перевозок.

Конкурентоспособность автомобильного транспорта будет определяться, в первую очередь, состоянием и развитием дорожной сети.

Пространственное развитие транспортной инфраструктуры основывается на концепции транспортных коридоров.

В течение ряда лет это положение применялось, в основном к транзитным перевозкам. Вместе с тем, все более актуальной становится задача формирования системы российских транспортных коридоров.

Концентрация объектов и коммуникаций транспорта в полосе транспортных коридоров позволяет: добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого использования; обеспечить максимальный уровень координации и взаимодействия различных видов транспорта; обеспечить создание в кратчайшие сроки опорной транспортной сети, обеспечивающей пространственное и функциональное единство транспортной системы.

Наряду с коммуникациями, образующими опорную транспортную сеть, важнейшими элементами транспортной инфраструктуры являются мультимодальные транспортные узлы, в том числе, включающие в себя логистические центры.

Научный подход к определению приоритетов развития инфраструктуры отдельных видов транспорта и оценке их конкурентных преимуществ в нашем исследовании базируется на трудах таких специалистов, как Кириченко А.В., Курганов В.М., Печенежская И.А., Шевелев А.Ф. и других [13;40;42;53;59;98;121].

Основными приоритетами развития инфраструктуры различных видов транспорта являются: железнодорожного транспорта – развитие и сооружение новых подходов к морским портам и припортовых станций; автомобильного транспорта – модернизация и ускоренное развитие автодорожной сети в соответствии с темпами автомобилизации страны.

Программа развитие транспортной инфраструктуры предусматривает реализацию экономических моделей (сценариев) развития транспортной инфраструктуры.

В настоящее время фактически возможны две модели функционирования и развития транспортной инфраструктуры:

- модель инерционного роста, предполагающая поэтапное развитие:
 - на первом этапе (до 2010 г.) развитие будет ориентировано на более эффективное использование имеющихся мощностей;
 - на втором этапе должно быть обеспечено ускоренное развитие транспортной системы, направленное на значительное повышение эффективности и качества транспортного обслуживания.

Реализация данной модели развития будет означать консервацию технологической отсталости транспортной инфраструктуры на достаточно продолжительный период времени, что может обострить проблемы и диспропорции в развитии транспортной системы, привести к угрозе резкой потере конкурентоспособности экономики и обороноспособности России.

- модель ускоренной диверсификации возможна лишь на основе радикального улучшения инвестиционного климата и модернизации транспортной системы в сочетании с реализуемым комплексом мер по совершенствованию механизмов государственного регулирования.

Такая модель может предусматривать в дальнейшем попытку реализовать принцип платности инфраструктуры.

Принцип платности инфраструктуры, основанный на формировании единого подхода к определению стоимости использования транспортной инфраструктуры: цена за использование инфраструктуры (будь то аэропорты, морские порты, автомобильные дороги или водные пути) должна изменяться в зависимости от времени суток, расстояния, габаритов, а также других факторов, влияющих на интенсивность движения, состояния инфраструктуры и окружающей среды. При этом государственное регулирование отдельных видов транспортной инфраструктуры, скорее всего сохранится, что обусловлено следующими факторами: большой зависимостью экономики, социальной сферы, безопасности и обороноспособности страны от функционирования транспортной отрасли; территориально-географическими особенностями страны и ее экономики; достаточно высокой степенью монополизации и необходимостью реализации структурных реформ.

Финансирование модернизации и развития инфраструктуры основывается на следующих принципах: сочетание средств бюджетов, целевых займов, частного финансирования; гарантированная сохранность существующей транспортной инфраструктуры в условиях растущей нагрузки на нее за счет адекватного бюджетного финансирования; развитие инфраструктуры за счет сочетания иницилирующего и долевого бюджетного финансирования с привлечением заемных и частных инвестиционных средств.

Транспортная сфера представляет собой более чем сумму отдельных видов транспорта. Социально-экономическая эффективность транспорта повышается за счет: согласованного развития инфраструктуры различных видов транспорта; создания экономических условий для максимальной реализации объективных преимуществ каждого вида транспорта; регулируемой государством межвидовой конкуренции; координации функционирования операторов различных видов транспорта; развития интермодальных транспортных технологий, прежде всего - контейнерных, создания условий для деятельности интермодальных транспортных операторов; формирования на транспорте единого информационного пространства; согласования интересов и объединения усилий различных уровней исполнительной власти в развитии транспортной системы; согласования интересов и объединения усилий государства и бизнеса в развитии транспортной системы.

Реализация указанных принципов способствует формированию в Российской Федерации единой транспортной системы, а применительно к объекту исследования позволяет оценить конкурентные преимущества различных видов транспорта.

В рамках стратегии можно говорить об организации внутрирегиональных перевозок, где с учетом факторного анализа необходимо выявить конкурентные преимущества различных видов транспорта с целью совершенствования потока грузоперевозки грузов.

Основные достоинства железнодорожного транспорта – возможность перевозки больших объемов грузов на дальние расстояния, большая грузоподъемность единицы подвижного состава, возможность перевозок специальных грузов в специализированном подвижном составе (цистерны, спеццистерны, рефрижераторы, вагоны-ковши для жидкого металла, шлаки, битума и других грузов, требующих предварительного подогрева перед разгрузкой, цистерны для выгрузки пылевидных грузов, вагоны с уплотняющимися дверями, полувагоны с разгрузкой через донные люки и др.); сооружение путей сообщения на любой сухопутной территории. Железнодорожные перевозки малотрудоемки, не требуют дорогого жидкого топлива, подвижной и тяговый состав обладает высокой надежностью и долговечностью. Этот вид транспорта является наиболее экологически чистым.

Недостатки железнодорожного транспорта – высокая стоимость начально-конечных операций (станции и устройства в местах погрузки и выгрузки), привязка к сети железных дорог, постройка которых очень дорога, малые предельные продольные уклоны в профиле и большие радиусы кривых в плане, длительное время и большие затраты с момента начала строительства до начала перевозок. Очень высоки затраты на устройство систем сигнализации и связи, централизации и блокировки.

Наиболее эффективно применение железнодорожного транспорта на дальних перевозках больших объемов грузов, в районах с хорошо развитой сетью железных дорог.

На автомобильном транспорте среди достоинств можно рассматривать мобильность, возможность производить погрузку и выгрузку практически у любого цеха. Автомобили преодолевают крутые подъемы, проходят по кривым малых радиусов (до 20 м. и менее). Автомобили не требуют сложных погрузочных или разгрузочных устройств, легко приспособляются к дорожным и климатическим условиям, доставка без промежуточных перегрузок и непосредственно со склада отправителя до склада получателя.

Основные недостатки – небольшая грузоподъемность (до 10-12т.), потребность в жидком светлом топливе (самом дорогом), большие трудозатраты на перевозки. Наиболее эффективно применение автотранспорта на короткие расстояния и при перевозках небольших грузов, особенно в пределах города, промышленного района.

В ряде регионов страны, в определенных отраслях народного хозяйства автомобильный транспорт мог бы использоваться в гораздо большем объеме, но этому препятствуют несколько факторов, среди основных из которых можно выделить отсутствие дорог с благоприятными для осуществления перевозок условиями.

В обобщенном виде, базой для оценки сравнительных преимуществ можно считать

следующие показатели:

Таблица 1.12.

Основные факторы, определяющие сравнительные конкурентные преимущества автомобильного и железнодорожного транспорта

Фактор	Железнодорожный	Автомобильный
Вес, объем груза	Возможность перевозки больших объемов (партий) грузов, масштабируемость	Экономическая эффективность при перевозке мелких партий
Дистанция	Сравнительно низкие тарифы при перевозке на дальние расстояния	Возможность перевозки на короткие расстояния
Организация транспортировки	Необходимость ожидания «наполнения» вагона до полного (при перевозке малых партий груза)	Более «четко» спланированный процесс перевозки груза
Доставка груза «точно и в срок»	Требуется перегрузка груза с/на автомобиль по прибытии вагона на железнодорожные станции	Возможность доставлять груз «от двери до двери». Возможность срочной доставки ценных грузов
Контроль местонахождения груза (вагона)	Местонахождение определяется только по прибытии вагона на станцию	Контроль местонахождения груза на всем пути следования (GPS навигация)
Документация на перевозку	Необходимость оформления только товарно-транспортной накладной	Сложная товарно-транспортная документация на перевозимый груз

Сравнение основных факторов, определяющих конкурентные преимущества двух рассматриваемых видов транспорта показывает нам тенденции в пользу автомобильного транспорта в подтверждение данных таблиц 1.3.1 – 1.3.4.

Согласно данных выводов можно привести аргумент, который признан на государственном уровне и в рамках программы развития транспортной системы предусматривает выделение денежных средств на реализацию транспортной стратегии Российской Федерации.

Таблица 1.13.

Общие расходы на реализацию Программы*
(млрд. руб. в ценах 2001 года)

Наименование мероприятий, источники финансирования	Общий объем финансирования					
	2002-2010 годы	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006-2010 годы
Программа в целом**						
Всего по Программе	4646,3	380,8	437,3	469,9	514,7	2843,6

* Объем расходов на реализацию Программы ежегодно уточняется при формировании федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации

** Включая расходы федерального бюджета на научное сопровождение и управление реализацией Программы в целом

Продолжение табл. 1.13.

Наименование мероприятий, источники финансирования	Общий объем финансирования					
	2002- 2010 годы	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006- 2010 годы
Железнодорожный транспорт						
Всего по подпрограмме	1540,3	136,4	150,8	156,7	183,6	912,8
Автомобильные дороги***						
Всего по подпрограмме	2077,9	174,1	182,6	199,9	215,3	1306

В системе государственного регулирования, согласно данных таблицы, также как и по статистическим показателям и расчетам предыдущих данных, видны тенденции активизации в направлении функционирования автомобильного транспорта.

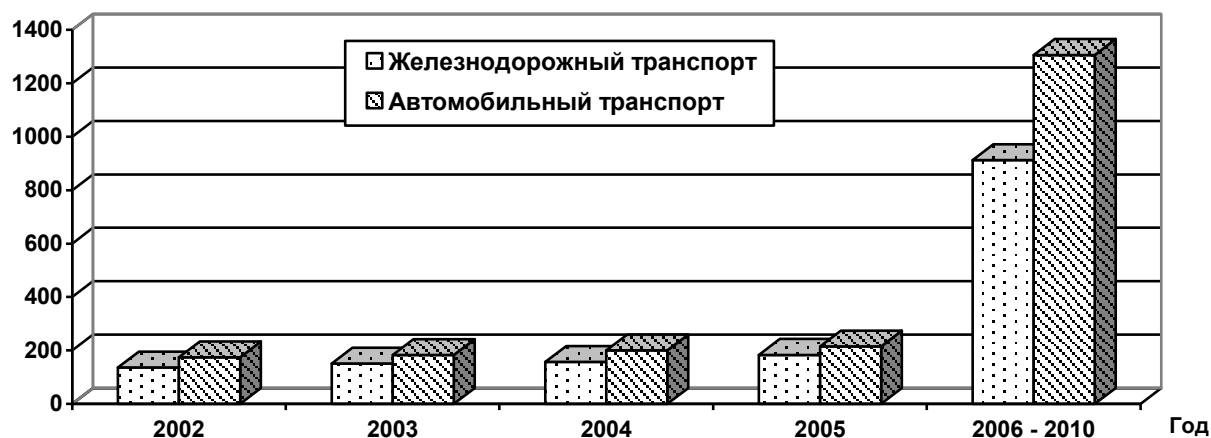


Рис. 1.8. Расходы на инвестиции по Программе (млрд.руб.)¹

Диаграмма показывает, что на протяжении последних 4-х лет наблюдается прирост вложений в развитие автомобильного транспорта, а к 2010 году предполагается рост, который по сравнению с 2002 годом составит 7,5 раза.

Таблица 1.14.

Расчет показателей общественной экономической эффективности Программы (млн. руб.)

Доходы, расходы, эффективность	Общий объем финансирования					
	2002-2020 годы	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006-2020 годы
Железнодорожный транспорт						
Доходы от реализации проектов (в ценах 2001 года)	3860758	91874	107624	111483	141405	3408371

*** Бюджетное финансирование подпрограммы осуществляется за счет средств, предусмотренных в разделе «Дорожное хозяйство» федерального бюджета и в соответствующих разделах бюджетов субъектов Российской Федерации, а также средств, предусмотренных на государственную поддержку дорожного хозяйства

¹ Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»

Доходы, расходы, эффективность	Общий объем финансирования					
	2002-2020 годы	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006-2020 годы
Расходы на реализацию проектов (в ценах 2001 года)	1539915	136369	150800	156693	183616	912437
Интегральный эффект -ЧДД (с учетом дисконтирования)	487864	-36772,5	-32438,7	-30879	-22883,7	610837,9
Автомобильные дороги						
Доходы от реализации проектов (в ценах 2001 года)	18440000	142000	160000	188000	217000	17733000
Расходы на реализацию проектов (в ценах 2001 года)	1540000	136000	136000	150000	164000	954000
Интегральный эффект -ЧДД (с учетом дисконтирования)	700000	5000	17000	22000	26000	630000

Согласно оценке преимуществ автомобильного транспорта в рыночных условиях за последние 10 лет увеличится доход от реализации проектов и увеличение доходов по железнодорожному транспорту в 37 раз, а по автомобильному транспорту в 124 раза, т.е. в 3 раза больше, чем по функционированию и деятельности железнодорожного транспорта.

Соотношение тенденций активизации деятельности автомобильного транспорта по данным таблицы 1.3.4 и проектных цифр, отраженных на рис.1.3.2 расчеты и соотношение статданных подтверждают расчеты и выводы автора об активизации автомобильного транспорта.

Структурные преобразования на транспорте направлены на развитие рыночных отношений, сокращение государственного участия в транспортной деятельности, разделение потенциально-конкурентных и естественно-монопольных видов деятельности, сокращение монопольного сектора. Реформирование федерального железнодорожного транспорта предусматривает поэтапное вхождение железнодорожного транспорта в рынок транспортных услуг, коммерциализацию отрасли, сокращение монопольного сектора на железнодорожном транспорте.

Структурная реформа федерального железнодорожного транспорта осуществляется на принципах сохранения единой государственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления, государственного контроля за деятельностью железнодорожного транспорта; обеспечение управляемости, бесперебойности, устойчивости функционирования железнодорожного транспорта, безопасности движения поездов и экологической безопасности.

На первом этапе реформы необходимо осуществить: разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности с одновременным выделением из монопольной структуры конкурентных видов деятельности.

На втором этапе реализации программы должны быть отработаны управленческие аспекты деятельности и взаимоотношений вновь образованных субъектов рынка с пользователями услуг и другими транспортными операторами.

На третьем осуществляется решение задач разделения инфраструктуры железных дорог на ремонтный и эксплуатационный комплексы, преобразования компаний дальних пассажирских перевозок в открытые акционерные общества, 100% - ый пакет акций которых будет находиться в государственной собственности.

Реализация указанных принципов способствует формированию в Российской Федерации единой транспортной системы.

Оценка сравнительных преимуществ в выборе конкретного вида транспорта и

анализ, проведенный в данном параграфе, позволили нам сделать вывод, что несмотря на преимущества железнодорожного транспорта в осуществлении перевозок крупногабаритных грузов, в условиях развития рыночных отношений активизируется деятельность автомобильного транспорта и расчеты показали, что он становится более конкурентоспособным ввиду своей мобильности, гибкости, надежности сохранности грузов в силу развития страховой деятельности, оказания сопутствующих услуг, большей приспособляемости и возможности осуществления процессов интеграции и комплексного функционирования автомобильного и железнодорожного транспорта.

Среди основных проблем оценки конкурентных преимуществ, в первую очередь, можно выявить отсутствие системных взаимосвязей, характеризующих транспортную систему. Важной проблемой также следует считать немалый удельный вес теневого автомобильного бизнеса, показатели которого не фиксируются в официальных статистических структурах. Эти два важных, на наш взгляд, вывода ставят необходимость определения модельного подхода к организации грузоперевозок на основе особенностей и тенденций развития железнодорожного и автомобильного транспорта посредством динамики перевозки грузов.

Транспортная система представляет собой своеобразную типологию, в которой уровни конкурентоспособности пронизывают все составные части целостной системы и тесно взаимосвязаны между собой.

Исследование факторов конкурентоспособности позволили выделить 3 основные группы факторов, способствующих формированию стратегии развития транспортного предприятия и в целом транспортной системы, отражающие степень превосходства конкретного вида транспорта в процессе оказания транспортных услуг. При этом важнейшим фактором является ресурс времени, финансовое положение предприятия и комплекс экономических, социальных и технологических показателей, характеризующих конкурентоспособность транспортного предприятия и конкретного вида транспорта в его выборе для обеспечения максимальной прибыли не только на микроуровне, но и с точки зрения макроэкономической деятельности. Вместе с тем, несмотря на активное, за последнее время, исследование факторов и выявление как можно большего их количества, с учетом региональной специфики Дальневосточного региона, за основу последующих расчетов будут приняты только вес, объем груза и дистанция.

Оценка конкурентных преимуществ различных видов транспорта показала, что приоритет отдается автомобильному транспорту, при этом доказывается процесс интеграционности автомобильного и железнодорожного транспорта при резкой активизации автотранспортной деятельности как более гибкой и приспособляемой к изменениям в рыночных условиях хозяйствования.

ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ

2.1 Состояние и тенденции развития транспорта в регионе

Дальневосточный регион – часть общероссийского хозяйственного пространства, и его развитие во многом определяется экономическими процессами, происходящими в масштабах всей Федерации. В последнее десятилетие наибольшее влияние на развитие страны и региона оказали рыночные реформы, в корне изменившие условия хозяйственной деятельности. Наибольшее внимания заслуживает оценка регионального аспекта рыночных преобразований в транспортной системе страны. Проблемами исследования особенностей развития транспортных услуг в районах Дальнего Востока занимается немалое количество ученых и практиков, которые по-разному оценивают значимость конкретного вида транспорта. Вместе с тем, они сходятся во мнении, что каждый вид имеет

свою значимость при выполнении как текущих, так и стратегических задач не только на микроуровне, но и с точки зрения макроэкономических аспектов.

Транспорт играет исключительно важную роль в социально-экономическом развитии Дальневосточного региона. Доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте региона почти в 1,5 раза превышает среднероссийский уровень и составляет более 10% от всего ВРП Дальнего Востока. В сфере работы транспорта и его обслуживания занято около 6% трудоспособного населения региона, а в Приморском крае, где сосредоточены основные транспортные узлы региона – 8,5% [148].

Приморский край по сравнению с другими регионами России имеет лидирующее положение по экспорту транспортных услуг, которые к 2005 г. составили 350 млн. долларов или почти 50% от общего объема транспортной работы. При этом по сравнению с 2000 г. рост экспорта транспортных услуг увеличился на 42% и достиг уровня 1997 года. Импорт транспортных услуг в Приморском крае также достаточно высокий – 135 млн. долларов. По сравнению с 2000 г. рост импорта транспортных услуг составил 34%.

В общей структуре внешнеторгового оборота Приморского края доля экспорта транспортных услуг составляет 35%, а в составе сферы экспортных услуг – 93%. Столь значительная доля экспорта транспортных услуг в Приморском крае обеспечивается в основном за счет морского транспорта, который имеет непосредственный выход на мировой фрахтовый рынок, а также за счет морских портов и развивающихся международных транзитных коридоров, но данный вид транспорта не является предметом нашего анализа.

Следует признать, что транспортная инфраструктура в России и, особенно в Дальневосточном регионе, развита пока недостаточно. Несмотря на то, что транспортная инфраструктура Приморского края наиболее развита в Дальневосточном регионе, однако она имеет неразрывную связь со всей транспортной системой России и сопредельными государствами Северо-Восточной Азии (СВА). В этом субрегионе Приморский край пока отстает от наиболее развитых стран как по наземным путям сообщения, а также по морскому транспорту и портовым сооружениям, причем по числу объектов транспортной инфраструктуры в десятки раз, а по мощности в сотни раз.

Состояние и тенденции развития транспорта в регионе оцениваются по следующим показателям:

Таблица 2.1.

Основные показатели транспорта

	2000	2001	2003	2005
Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования, километров				
автомобильные дороги с твердым покрытием (включая ведомственные)	10177	9633	9421	9187
Перевезено грузов транспортом общего пользования, млн.т.:				
железнодорожным	11,5	10,6	10,9	11,8
автомобильным (включая ведомственный)	48,7	57,2	64,7	63,2
Грузооборот транспорта общего пользования, млрд т-км:				
железнодорожного	25,8	27,9	32,1	34,8
автомобильного (включая ведомственный)	1,0	1,0	0,9	1,3

Данные таблицы показывают, что за последние годы увеличиваются объемы грузоперевозок, несмотря на сокращение эксплуатационной длины путей сообщения.

Нагляднее эти показатели представлены в таблице 2.1.2, по которым видно, что удельный вес протяженности путей сообщения автомобильных дорог превышает численность железных дорог. Это ещё раз подтверждает расчеты, представленные в 1.3., что немалый потенциал развития и конкурентоспособности заложен в автомобильном транспорте.

Таблица 2.2.

Протяженность путей сообщения на 2006 год (тыс. км)

Вид путей сообщения по регионам РФ	Железнодорожные пути общего пользования	Автомобильные дороги общего пользования
Россия	86,1	579,0
ДВФО	8,293	47,637
Приморский край	1,566	9,647

По данным таблицы видно, что в Дальневосточном регионе удельный вес железнодорожного транспорта составляет 10, 4 % и автомобильного – 12, 1 %. Более наглядно это можно показать на рисунке 2.1.1.

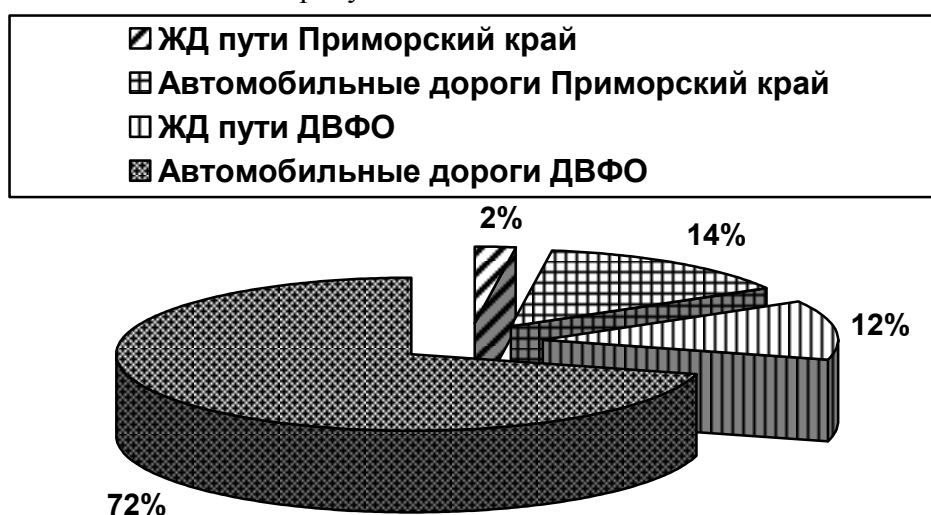


Рис. 2.1. Удельный вес транспорта в Дальневосточном регионе

Общая протяженность транспортных путей в Приморском крае относительно невысокая и определяется только двумя видами транспорта – автомобильным и железнодорожным (табл. 2.1.1). Однако, учитывая, что территория Приморского края составляет всего 3% от общей территории российского Дальнего Востока, то по плотности железнодорожная сеть в крае почти в два раза превышает среднероссийский уровень, а автодорожная почти в 1,5 раза.

В 2004 году по сравнению с 2003 годом произошел спад грузооборота транспорта на 11,4% в основном из-за сокращения грузооборота морского транспорта на 32%. Данный спад произошел в основном из-за сокращения дальности перевозок в заграничном плавании [154;155].

На железнодорожном транспорте объем перевозок увеличился на 8% в основном за счет увеличения перевозок лесных грузов, зерна и продуктов перемолы. В то же время наиболее массовые грузопотоки нефтепродуктов и каменного угля почти не изменились.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом организациями всех отраслей экономики края с учетом оценки перевозок индивидуальными предпринимателями и в неформальном секторе экономики увеличился на 9%, а грузооборот – на 5,4% [154].

Таблица 2.3.

Объем транспортной работы в Приморском крае

Показатели по отраслям	2004	2005	в % к 2004
1. Перевезено грузов транспортом, всего, млн т	98,2	104,8	106,8
В том числе:			
железнодорожным	11,1	11,9	
автомобильным	76,2	83,3	
морским	10,9	9,7	
воздушным (тыс. т)	4,4	5,1	
2. Грузооборот транспорта, всего, млн т-км	66297	58170	88,6
В том числе:			
железнодорожного	32101	34785	
автомобильного	1387	1462	
морского	32795	21905	
воздушного (тыс. т.км)	14133	17538	

Базовыми отраслями транспортного комплекса Дальнего Востока и Приморского края традиционно принято считать железнодорожный транспорт (Транссиб), морской торговый флот и транзитные порты, обеспечивающие прямой выход всей России, стран СНГ и ЕС на другие регионы страны и АТР.

Эти отрасли транспорта обеспечивают основную долю внешнеторгового товарообмена региона с другими странами, выполняют транзитные функции во внешней торговле других регионов России и межконтинентальный транзит, а также самостоятельно (в качестве товара) участвуют в экспорте транспортных услуг.

Плотность железных дорог общего пользования на Дальнем Востоке в 3,8 раза меньше, чем по России в целом. Это говорит о слабом территориальном развитии железнодорожной сети региона. Железные дороги распределены по территории региона неравномерно, так как основная их часть сосредоточена в основном в его южной части. Уровень электрификации железных дорог Дальнего Востока составляет 21,4%, что в 2 раза меньше, чем в среднем по России (табл. 2.1.4) [154;155].

Таблица 2.4.

Эксплуатационная длина железных дорог
общего пользования по состоянию на 2005 год

Территориальные деления	Эксплуатационная длина, километры	Степень электрификации, %	Плотность железных дорог, в км на 10 тыс. кв. км территории
РОССИЯ	87181	42,8	51
Дальний Восток	8502	21,4	13,6
Приморский край	1650	21,2	99,5
Хабаровский край	2322	13,6	29,4
Еврейская авт. обл.	312	13,4	86,7
Амурская область	2984	37,3	82,0
Республика Саха	165	0	0,5
Сахалинская область	1069	0	122,7

Достаточно высока плотность железных дорог в Приморском крае, Еврейской автономной области и Амурской области.

Отправление грузов железнодорожным транспортом в целом по Дальнему Востоку за период 1995-2000 гг. сократилось почти в 2 раза. Это привело к снижению загруженности Транссиба и образованию резервов пропускной способности. В настоящее время Транссиб загружен только на 55% своих мощностей, а интенсивность его использования снизилась с 28,5 тыс.т на 1 км пути в 1990 г. до 11,5 тыс. т. в 2002 г. [155].

Следует отметить, что кроме общего сокращения объемов перевозок грузов значительно возросла их несбалансированность в прямом и обратном направлениях движения. Так, если в восточном направлении объем перевозок сократился – в 2,3 раза, то в западном – в 14 раз. Это обусловлено в основном изменением структуры грузооборота транзитных портов региона, где доля импорта значительно сократилась, а экспорт стал занимать доминирующую часть грузооборота.

Вследствие резкого повышения железнодорожных тарифов многие экономические связи предприятий Дальнего Востока с европейской частью России и странами СНГ сократились, а по некоторым позициям прекратились полностью. Это привело к переориентации торговых связей дальневосточных территорий и грузопотоков в страны АТР. Например, стало невыгодно по железной дороге вывозить рыбопродукцию в западные регионы страны.

Существующая сегодня транспортная инфраструктура на российском Дальнем Востоке может использоваться более эффективно с учетом привлечения массовых транзитных грузопотоков. Россия через Дальний Восток располагает уникальными действующими транзитными системами, такими как Транссиб, БАМ и Севморпуть. В Приморском крае уделяется также особое внимание формированию новых транспортных связей и углублению интеграции в экономику АТР.

На территории Приморского края действуют 24 пограничных пункта пропуска. Из них – 16 морских, 5 автомобильных, 3 железнодорожных и один авиационный. Приморские пункты пропуска обеспечивают около 10% импортных и свыше 15% экспортных перевозок России.

В соответствии с Концепцией развития транспорта РФ до 2010 г. территория Приморского края является восточными воротами трех международных транспортных коридоров:

1) Трансконтинентальный евроазиатский транспортный коридор, объединяющий Транскорейскую железнодорожную магистраль с Транссибом по схеме Республика Корея – КНДР – Россия – Европа, куда входят следующие пограничные пункты пропуска:

- железнодорожный переход «Хасан» – станция Уссурийск;
- железнодорожный переход «Гродеково/Пограничный» – станция Уссурийск;
- железнодорожный переход «Махалино» – станция Уссурийск;

2) Трансконтинентальный азиатско-американский транспортный коридор «Восток–Запад», объединяющий Северо-Восточные провинции Китая и Западное побережье США по схеме «Приморье 1» Северо-Восточные провинции КНР – Владивосток/Восточный – Западное побережье США и по схеме «Приморье 2» Северо-Восточные провинции КНР – Посьет/Зарубино – Западное побережье США, в который входят:

- пограничные переходы «Пограничный», «Марково», «Полтавка», «Краскино», «Хасан» – федеральная автомобильная дорога «Владивосток-Хабаровск»;
- пограничные автомобильные переходы «Пограничный», «Марково», «Полтавка», «Краскино», «Хасан» – морские порты Владивосток, Восточный, Посьет, Зарубино;
- железнодорожные переходы «Хасан», «Гродеково», «Махалино» – порты Владивосток, Восточный, Посьет, Зарубино.

Реализация этого проекта существенно сократит сроки доставки и стоимость перевозки грузов. Как показывают расчеты [148], экономия на транспортировке одного

контейнера TEU через Приморские порты по сравнению с доставкой по коридору «Север-Юг» через порт Далянь составит до 1000 долларов. Экономия по времени составит порядка 4 суток в связи с тем, что наши порты расположены на 1500 миль ближе к Западному побережью США, нежели Далянь или другие более южные китайские порты.

3) Международный евроазиатский транспортный коридор «Северный морской путь» (Северо-Восточные провинции Китая – «Приморье 1» и «Приморье 2» – Северная Европа), в который входят:

- «Транссиб», автомобильные переходы на границе со странами Северо-Восточной Азии, морские пограничные пункты пропуска – «Североморской путь» (Сахалин, Камчатка, порты Северной Европы).

Ключевые проблемы, препятствующие широкомасштабной реализации проектов создания МТК, состоят в следующем: низкая пропускная способность пограничных пунктов пропуска. При существенном (1,5–2 раза) увеличении объемов международных грузов, несмотря на осуществляемую модернизацию инфраструктуры по обеим сторонам сухопутной границы, транспортные мощности не смогут справиться с возросшим грузопотоком; различные ширины рельсовой колеи в Китае и России, что приводит к задержкам доставки и необходимости инвестирования в специальное оборудование для перегрузки грузов. Для приведения российских перегрузочных мощностей в соответствие с возможностями китайской стороны необходимы инвестиции в объеме 2,5–3 млн. долларов; высокий уровень тарифных и нетарифных ограничений по сравнению с морскими перевозками между странами АТР и Европой. Сильная экономическая конкуренция со стороны маршрутов через порты Далянь (КНР) и Раджин, Сонбонг (КНДР), конкурентные преимущества которых формируются за счет государственных инвестиционных и налоговых преференций, активной национальной и международной политической поддержки сопредельных государств; ведомственная несогласованность российских контролирующих органов (пограничники, таможенники, карантинная и миграционная службы) в выработке общей стратегии функционирования, пограничных пунктов пропуска; отсутствие утвержденной на федеральном уровне системы опорных транспортных магистралей и пограничных пунктов пропуска для международных транспортных коридоров на российском Дальнем Востоке. Эти характеристики не позволяют разрабатывать долгосрочную стратегию развития региональных транспортных комплексов на период до 2010-2015 года; российская и китайская правовые системы не обеспечивают сохранность частных инвестиций, привлекаемых для инфраструктурного обустройства пограничных пунктов пропуска и развитие терминального хозяйства.

Эффективность функционирования МТК зависит, прежде всего, от степени решения нормативно-правовых проблем. Только гармонизация законов всех стран, по территории которых проходит МТК, совершенствование таможенных процедур, упрощение транспортных документов могут обеспечить необходимый экономический и политический эффект от их использования. Поэтому работа над дальнейшим совершенствованием и развитием законодательства, регламентирующего перевозки транзитных грузов, должна быть продолжена.

Автомобильный транспорт Приморского края представляет собой наиболее динамично развивающийся сектор транспортного комплекса, у которого имеется ряд важных отличий от других транспортных отраслей. Основная часть автомобильного парка эксплуатируется нетранспортными организациями. При этом сеть автомобильных дорог, наряду с парком коммерческих автомобилей, используется также автомобилями, находящимися в личном пользовании граждан. Поэтому проблемы развития автомобильного транспорта носят комплексный общественный характер.

В автомобильном транспорте сконцентрировано свыше 98% от всех лицензируемых субъектов транспортной деятельности. В сфере коммерческих и некоммерческих автомобильных перевозок сейчас занято порядка 6 тыс. хозяйствующих субъектов, из них 1847 – это специализированные автохозяйства. Доля крупных автохозяйств, где свыше 100

автомобилей, составляет только 1,8%, а доля средних (от 50 до 99 автомобилей) – 4%. Таким образом, деятельность автотранспортных предприятий проходит в условиях достаточно высокой внутриотраслевой и межвидовой конкуренции.

Из 73 тыс. человек, занятых в транспортном комплексе Приморского края, на автотранспортную отрасль приходится около 63% и 45% отраслевых инвестиций.

Соотношение инвестиций в основной капитал по отдельным видам транспорта, согласно статистических данных, можно отметить, что приоритетом развития транспортной системы за последние годы отдается предпочтение автомобильному транспорту, как более конкурентоспособному виду в условиях рыночных преобразований.

Таблица 2.5.

Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования по отдельным видам транспорта (по крупным и средним организациям)

	Млн. рублей (в фактически действующих ценах)			В процентах к предыдущему году (в сопоставимых ценах)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Транспорт - всего	3756,2	4933,1	3451,7	133	116	62
из них:						
железнодорожный	2198,3	3507,5	1662,3	1,8р	141	42
автомобильное хозяйство	8,0	8,3	18,9	127	91	2р
погрузочно-разгрузочные и транспортно-экспедиционные работы и услуги	73,0	69,6	135,0	1,7	84	1,7р

В целом автотранспортный комплекс края справляется с возрастающим спросом на его услуги, способствует продвижению национальных интересов во внешней торговле. Улучшаются его основные экономические показатели. Однако анализ складывающихся тенденций свидетельствует, что если к 2010 г. в соответствии с прогнозом спрос на внешнеэкономические перевозки возрастет 1,5–1,8 раза, то Приморские автотранспортные предприятия не справятся с этими объемами перевозок и вынуждены будут значительную часть грузовой базы уступить сторонним перевозчикам, включая иностранных.

На автотранспорте за последние 10 лет ликвидирована монополия государственных предприятий. Почти три четверти крупных и средних автопредприятий приватизированы. В результате акционирования и приватизации этот сектор в основном вышел из непосредственного подчинения государству. Государство уже не претендует на роль активного предпринимателя, но вместе с тем не способствует созданию благоприятных, равных и безопасных условий для пользователей транспортной инфраструктуры, не гарантирует нормальную норму прибыли перевозок в нерентабельных сегментах рынка транспортных услуг, не обеспечивает безопасность работы транспорта на всех магистралях.

На рынке автотранспортных услуг, складывается новая практика коммерческих взаимоотношений – выбор сферы и направления деятельности, способов рекламы, выработки и обоснования цен, конкурентной борьбы и т. д. В результате активно развивается конкуренция как внутри самой отрасли, так и с предприятиями других видов транспорта, что позитивно сказывается на развитии автотранспорта.

Таблица 2.6.

Структура затрат на производство продукции (работ, услуг)
отдельных видов транспорта

	Всего затрат	в том числе: материальные затраты	из них на топливо и энергию	оплата труда	отчисления на социальные нужды	амортизация	прочие расходы
Транспорт - всего							
2000 ²⁾	100.0	36.7	16.1	19.5	7.1	4.5	32.2
2005	100.0	37.2	15.2	21.5	6.4	4.6	30.3
железнодорожный общего пользования							
2000 ²⁾	100.0	12.4	4.3	45.9	17.4	16.1	8.2
2003 ³⁾	100.0	31.0	19.5	39.9	13.5	10.0	5.6
автомобильный							
2000	100.0	45.5	22.8	27.9	10.7	4.0	11.9
2005	100.0	48.9	22.5	27.3	8.8	3.4	11.6

Рост прибыли на предприятиях автомобильного транспорта в силу некоторых объективных обстоятельств, отмеченных нами в параграфе исследования факторов конкурентоспособности, в частности некачественное функционирование дорожного хозяйства, ещё раз подтверждает наше утверждение о конкурентоспособности автомобильного транспорта и активизации его деятельности.

Наиболее динамичной является группа малых предприятий и индивидуальных предпринимателей, доля которых в объеме коммерческих перевозок заметно растет. К 2005 году она составила более 50%. Ими выполняется значительная часть грузовых перевозок в междугороднем и международном сообщениях. Средняя дальность перевозок автотранспортом малых предприятий составляет порядка 180 км, а у предпринимателей – 295 км, что выше среднеотраслевого показателя соответственно в 4 и 6,5 раза. В структуре перевозимых грузов, перевозимых коммерческими перевозчиками, навалочные грузы составляют свыше 75%, продовольственные около 12%. И по 8% приходится на перевозку лесоматериалов и 5% на товары народного потребления.

Наиболее привлекательным направлением, для которого характерны более высокие темпы прироста, – это междугородние перевозки, и в первую очередь из-за их сравнительно высокой доходности, что вызывает активную конкурентную борьбу между различными перевозочными и экспедиторскими компаниями. К таким перевозкам соответственно предъявляются высокие требования как по качеству транспортного обслуживания, так и по безопасности.



Рис. 2.2. Динамика тарифов на перевозку грузов в международном сообщении

Если сравнивать индексы тарифов в целом по стране, то на уровне приморского края они выше по обоим видам транспорта. Это обусловлено фактором, определяющим геополитическое преимущество в развитии транспортной системы в Дальневосточном регионе и востребованности услуг автомобильного транспорта, по сравнению с железнодорожным.

Конкуренция заставляет многих автомобильных перевозчиков сдерживать рост тарифов на предоставляемые услуги, а если они их и повышают, то вслед за возрастанием прямых затрат, связанных с выполнением перевозок (повышение цен на топливо и другие эксплуатационные материалы). Предприятия автомобильного транспорта все успешней конкурируют в секторе дальних перевозок с железнодорожным транспортом, чему способствует рост тарифов на железнодорожные перевозки. В междугороднем сообщении в 2003 г. по сравнению с 2000 г., тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом выросли на 36,5%, а автотранспортом – на 22,3%, то есть в 1,6 раза меньше [154].

В целом на внутрорегиональном рынке автомобильных перевозок объем предложения услуг избыточен, а конкуренция нередко носит демпинговый характер. Рентабельность коммерческих автомобилей во многих случаях оказывается недостаточной даже для простого обеспечения единых требований безопасности, не говоря уже о повышении качества сервиса. В изменившихся хозяйственно-экономических условиях существующая законодательная и нормативно-правовая база регулирования грузовых перевозок устарела и требует существенного пересмотра. При этом, если исходить из накопленного отечественного опыта и зарубежной практики, то важнейшим условием успешного решения этой задачи должно стать принятие двух основных нормативных документов: нового Устава автомобильного транспорта Российской Федерации; Федерального закона «Об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности, регулирующего правила перевозки грузов и правил по отдельным видам грузов (опасным, скоропортящимся и др.).

Вакуум действенных правил игры, которые должно устанавливать государство, привело к возникновению «теневого» бизнеса. В 2005 г. в ходе проводимых проверок выявлено, более 2500 грузовых автомобилей, работающих в «теновом» секторе, что составило около 20% от общего парка грузовых автомобилей.

Состояние и функционирование автомобильного транспорта Приморского края характеризуются рядом серьезных недостатков и негативных тенденций. Чтобы их устранить, нужны значительные объемы капиталовложений. Помимо того, есть настоятельная необходимость в совершенствовании законодательной и нормативно-правовой базы, в осуществлении институциональных реформ и финансовом оздоровлении предприятий, а также усиление государственной поддержки отдельных секторов автотранспортной отрасли. Основные проблемы отрасли таковы: отсутствие современного законодательного, нормативно-правового и методического обеспечения, определяющего развитие и функционирование автомобильного транспорта на региональном уровне; неустойчивое финансовое состояние отрасли и, как следствие, недостаточная инвестиционная активность, в первую очередь, в части приобретения современных транспортных средств; неудовлетворительное состояние парка автомобильного транспорта. Около 50% автотранспортных средств эксплуатируются свыше амортизационных сроков и требуют больших затрат на ремонт и содержание; низкий технический уровень большинства автобусов; низкая эффективность действующих систем государственного регулирования и поддержки отрасли.

Исходя из тенденций развития международного рынка транспортных услуг, государство должно оказывать всемерную поддержку отечественным перевозчикам, защищать их от экспансии и демпинга зарубежных транспортных компаний. Прежде всего, это нужно делать путем совершенствования таможенной политики. Так, например, до сих пор не решена проблема применения ставки «О» (ноль) при налогообложении международных и транзитных перевозок. В результате национальные перевозчики

проигрывают в конкурентной борьбе иностранным компаниям. Нет работоспособного механизма применения эффективных ответных санкций в случаях дискриминации российских автомобильных перевозчиков.

Из-за недостаточной технической оснащенности автомобильных пунктов пропуска на границе с Китаем и КНДР и плохой координации работы пограничных переходов только приморские перевозчики теряют от 5 до 8 млн долларов ежегодно. На отдельных участках российско-китайской границы в ожидании пропуска приходится томиться в автомобильных очередях более суток. Расчеты показывают, что ускорение доставки грузов на один час в масштабе региональной экономики эквивалентно почти 50 млн рублей дополнительного валового регионального продукта.

Основные проблемы функционирования автотранспорта Приморья, порожденные изменениями в региональной экономике: неразвитость дорожной сети; высокий уровень аварийности дорожного движения (динамика прироста за 2001–2003 годы составила 15%; рост удельного веса автотранспорта, загрязняющего окружающую среду с предельным уровнем ПДК.

Создание адекватных механизмов финансирования, содержания и развития дорожной инфраструктуры края вряд ли возможно без разработки долгосрочной на 20–25 лет программы развития дорожной отрасли. Ее реализация позволит обеспечить сохранение существующей дорожной сети в условиях растущей интенсивности движения. Кроме того, такая программа поможет кардинально изменить нынешнюю ситуацию, когда более 10% населения Приморья из-за бездорожья лишены круглогодичного автомобильного доступа к федеральной сети автомагистралей, к железнодорожным станциям, аэропортам, морским портам.

В целом, несмотря на удовлетворение потребностей краевой экономики в транспортном обслуживании и платежеспособного спроса на перевозочные услуги, – серьезной проблемой остается низкий уровень эффективности работы грузового автотранспорта, нерациональное расходование трудовых, финансовых и топливных ресурсов, когда рост парка автотранспортных средств не сопровождается увеличением объемов перевозок.

Решение сложившихся проблем, таких как строительство дорог, снижение уровня аварийности и негативного воздействия транспорта на окружающую среду, повышение качества эксплуатируемых автомобилей зависит от согласованных действий различных ведомств. Автомобилизация – это комплексная проблема, с которой развитые страны столкнулись несколько десятилетий назад, но исчерпывающие решения так и не найдены. И чем раньше эта проблема будет осознана как общегосударственная, тем больше пользы России принесет автомобилизация.

Существующая сеть автомобильных дорог Приморского края сформировалась в основном в радиальных направлениях. На это повлияло геополитическое положение региона, особенность расселения населения, историческое размещение и развитие производительных сил. Конфигурация дорожной сети региона в основном соответствует существующему размещению и уровню развития отраслей промышленности и сельского хозяйства, но при этом не ориентирована на тесное взаимодействие отдельных территорий между собой.

Общая протяженность автомобильных дорог Приморского края составляет 12 320 км, из них 7198 км – дороги общего пользования и 5122 км – ведомственные. Протяженность федеральных дорог составляет 557 км, территориальных – 6641 км. В сети дорог общего пользования твердое покрытие имеют 7057 км автомобильных дорог, грунтовых – 141 км. Плотность сети автомобильных дорог общего пользования на 1000 кв. м территории составляет 42,5 км, что выше среднероссийского показателя, который составляет 31,2 км.

Средневзвешенная интенсивность движения на дорогах края составляет 1750 авт./сутки. Наибольшая интенсивность движения наблюдается на федеральных дорогах, где размеры транспортных потоков на подходах к г. Владивостоку и Уссурийску колеблются от 5 до 8 тыс. авт./сутки.

Особую озабоченность вызывает состояние сети территориальных автомобильных дорог. Потребность в магистралях с твердым покрытием в сельской местности удовлетворена лишь на четверть. Недостаточность, а в ряде случаев полное отсутствие служб эксплуатации на большей части из них приводит к резкому ухудшению их транспортно-эксплуатационного состояния, снижению долговечности. Около трех четвертей территориальных дорог рассчитаны на движение транспортных средств с осевой нагрузкой до 6 тонн. Однако фактически они обеспечивают пробег грузовых автомобилей с нагрузкой 10–12 тонн на ось.

Отсутствие развитой местной сети автодорог – одна из главных причин фактической деградации системы сельских населенных пунктов. Недостаточный уровень развития сети дорог в сельской местности сдерживает развитие агропромышленного комплекса и улучшение социальных условий жизни сельского населения.

В качестве одного из перспективных проектов следует отметить строительство автодорог на транзитных коридорах. Например, на территории Приморского края функционирует международный транзитный коридор «Восток – Запад», в котором впервые в России объединены в единую хозяйственную систему морской порт «Зарубино» и автомобильная дорога на провинцию Дзилинь (Китай). В 2004–2006 годы в развитие инфраструктуры автомобильной дороги и пограничного пункта пропуска «Краскино» планируется вложить свыше 15 млн долларов, что позволит увеличить грузовые и пассажирские потоки в 2,5–3 раза. В настоящее время разработаны также инвестиционные проекты строительства участков дорог Хабаровск – Дальнереченск и Хабаровск – Находка, что позволит привлечь дополнительные грузы в морские порты и появиться альтернативная транспортная сеть, а это приведет к понижению тарифов. Международные туристические компании готовы проложить новые маршруты, поскольку дороги проходят по уникальным природным территориям мирового значения.

Для грузопотоков, обслуживаемых транспортом Приморского края, характерны общие для всей страны и свои специфические особенности и тенденции развития. Они заключаются в следующем.

За время рыночных преобразований объемы перевозок сократились в целом по всем видам транспорта Приморского края примерно в 3 раза. Это произошло в результате сокращения отечественной грузовой базы и перевозок грузов международного транзита. Сокращение объемов перевозок в новых экономических условиях носит объективный экономический характер.

Основной причиной снижения перевозок в стране явился общий спад производства в основных отраслях экономики, концентрация экономической деятельности в центральных регионах федерации за счет оттока ее из окраинных районов, уменьшение подвижности и численности населения, особенно в удаленных от центра областях, а также слабый уровень платежеспособности населения и производственных предприятий. Доходы транспортных предприятий стали падать, и для компенсации большой доли амортизационных отчислений в себестоимости перевозок из-за огромной стоимости основных фондов транспорта пришлось резко поднять транспортные тарифы, что привело к еще большему спаду перевозок.

Другой очень важной причиной снижения перевозок в стране явился переход экономики к рыночным отношениям, при которых главным стала экономия совокупных транспортных издержек, а также использование логистических методов построения схем доставки товаров. Произошли изменения в географии хозяйственно-экономических связей и переориентация ряда товарных рынков с целью оптимизации транспортных маршрутов. Рационализация перевозок стала неотъемлемой частью коммерческой деятельности. Все эти

вопросы для предшествующей экономической формации были сложными проблемами, однако рынок сам многое разрешил.

На сокращение международных перевозок повлияли в основном организационные факторы, связанные с логистикой доставки контейнеров. В их числе: несоблюдение сроков, недостаточная сохранность грузов, низкое качество доставки и информационного сопровождения и не редко безответственность операторов. Складывается ситуация, когда использование логистики, с одной стороны, привело к оптимизации хозяйственных связей и соответственно к сокращению перевозок, а не использование логистики, с другой стороны, приводит к сокращению транзита международных грузов. Надо понять, что логистика помогает сократить национальные расходы на внутренние перемещения товаров и в то же время помогает привлечь иностранных клиентов и увеличить доходы от экспорта транспортных услуг.

Роль транспорта в экономике неоднозначна. С одной стороны, транспортные издержки являются расходами хозяйствующих субъектов и населения. И поэтому их, а вместе с ними и транспортные потребности необходимо сводить к минимуму. Так поступают те страны и фирмы, в которых логистика действительно стала организационным инструментом повышения эффективности всей экономики. С другой стороны, транспортные издержки являются доходами перевозчиков и экспедиторов. И поэтому интересы транспортных предприятий направлены на увеличение перевозок и поиск новых источников грузовой базы.

Пока нельзя утверждать, что в перевозках полностью наступила стабилизация. Отправление груза на железных дорогах за десятилетие сократилось в 3 раза. Однако, начиная с 1999 года, происходит некоторый рост перевозок.

Внешняя торговля во многом зависит от состояния коммерческих структур и внешнеторговых объединений, а также от конъюнктуры мировых товарных рынков.

Все это создает большие проблемы в прогнозировании работы транспортных предприятий и в планировании развития производственных мощностей транспортного комплекса региона.

Динамика развития и структурные изменения транспортного комплекса Приморского края в 2002 – 2003 годах определялись следующими тенденциями:

Первая тенденция была связана с ростом цен на нефть, что обусловило снижение на мировом рынке уровня рентабельности таких энергоемких отраслей, как энергетика, металлургия, судостроение и судоремонт, нефтехимия, деревопереработка. Это привело к следующим изменениям спроса на рынках стран АТР: вырос спрос на альтернативные источники энергии, прежде всего на уголь. Прирост объемов экспорта угля через порты Приморского края составил 36,8%.

В то же время, рост цен на энергоносители негативно сказывается на мировой экономической конъюнктуре. Это привело к сокращению спроса в странах АТР на следующие группы товаров:

– лесную продукцию. На рынках Японии, Республики Корея, США сокращение экспорта по данному направлению составило 21%. Положительную динамику по перевозке леса удалось сохранить в основном за счет китайского рынка. Однако дальнейшее наращивание объемов перевозок леса в северо-восточные провинции Китая сдерживается неразвитой приграничной инфраструктурой и экологическими ограничениями по большегрузному автомобильному транспорту;

– сократился спрос на стройматериалы. Для Приморского края это выразилось в сокращении экспорта цементной продукции на 12%, строительного песка – на 18%.

Вторая тенденция связана с опережающими темпами роста доходов населения Приморского края. Уровень зарплаты в 2002 году относительно 2001 года вырос в 1,4 раза. Это обусловило опережающий рост спроса на импортные потребительские и инвестиционные товары. За период 1999–2004 годов в Приморье было создано высокотехнологичное производство по выпуску импортозамещающей бытовой техники

(холодильники, стиральные машины, телевизоры и др.) и пищевой продукции (напитки группы «Кока Кола», мясо и мясные продукты, кондитерские изделия и др.). В связи с этим объем импорта комплектующих и пищевого сырья по данной группе товаров возрос на 14,5%.

Несмотря на общую положительную динамику последних лет, транспортный комплекс края работает в условиях сложного переплетения позитивных и негативных факторов как внутреннего, так и внешнего характера.

Во-первых, грузовая база имеет преимущественно внешний для края характер. Подавляющая часть перевозимых грузов идет на экспорт из других регионов страны (уголь, металлы, зерно, целлюлоза, нефтепродукты и др.).

Во-вторых, в крае нет пока единой системы управления и координации перевозками, поскольку в эту сферу вовлечены в основном коммерческие предприятия различных форм собственности и организации разной ведомственной подчиненности, преследующие только свои интересы.

В-третьих, в крае формируется система международных транспортных коридоров, которая призвана носить не только взаимодополняющий, но и конкурентный характер. При этом потребители транспортных услуг получают возможность выбора, что будет сдерживать рост тарифов. В то же время на региональном транспортном рынке растет число иностранных компаний, которые для завоевания сегментов данного рынка проводят демпинговую политику по тарифам. Сегодня на долю таких фирм приходится уже около 30% перевозок. За последние три года их доля на внутреннем рынке увеличилась более чем в два раза.

Активизации работы транспортного комплекса Приморского края, как территории, через которую проходит значительная часть грузопотоков в Дальневосточный регион в целом, а также его выходу на более высокий качественный уровень мешает ряд нерешенных проблем:

– низкие темпы инвестиций в обновление основных фондов транспортных предприятий. В 2002 году общий объем инвестиций в машины и оборудование вырос всего на 2,8%, что в 2 раза ниже нормативно необходимых. Это ведет к ускоренному физическому старению активной части основных фондов. Средний срок службы оборудования в транспортном комплексе Приморского края в 2002 году составил свыше 18 лет, при нормативном 12–13 лет. За последние 10 лет на транспорте не было реализовано ни одного крупного инвестиционного проекта, дающего толчок к диверсификации перевозок, в торговле и экономике;

– избыточные мощности в транспорте составляют около 35%, что влияет на показатели рентабельности и прибыльности. Использовать избыточные мощности для увеличения объемов грузоперевозок ввиду их морального износа не представляется возможным;

– правовая и организационная неопределенность международных транспортных коридоров на российском Дальнем Востоке, прежде всего в Приморском крае. Это не позволяет привлечь в их обустройство внешние инвестиции. По оценкам экспертов ЮНИДО Приморский край ежегодно теряет инвестиций от 120 до 150 млн долларов;

– инфраструктура пограничных и таможенных пунктов пропуска пока еще недостаточно развита, что не позволяет в полном объеме привлечь в транспортную сеть Приморского края грузовую базу северо-восточных провинций Китая [154; 155].

Таблица 2.7.

Протяжённость транспортных путей, грузооборот различных видов транспорта общего пользования

Вид транспорта	Протяжённость транспортных путей тыс. км	Грузооборот		Пассажиروоборот	
		млрд. т-км	уд.вес %	млрд. пассажи-ро-км	уд.вес %
Железнодорожный	86	1020	32,42	152,9	31,77
Морской	-	150	4,77	0,03	0,01
Внутренний водный	89	65	2,07	0,7	0,15
Трубопроводный	214	1888	60,01	-	-
Автомобильный	760	21	0,67	171,6	35,66
Воздушный	-	2	0,06	55,5	11,53
Другие виды	8,1	-	-	100,47	20,88
Транспорт всего	-	3146	100	481,2	100

См. «Российский статистический ежегодник 2005», Госкомстат России, с.541-558

Как видно из табл. 2.1.7, ведущее место по грузообороту среди универсальных видов транспорта принадлежит железнодорожному – 32,4%, а на долю автомобильного, морского и речного приходится менее 8% от общего грузооборота. Доля железнодорожного и речного транспорта в общем грузообороте последние десятилетия падает. В то же время доля узкоспециализированного трубопроводного транспорта постоянно увеличивается и в настоящее время составляет 60%.

Хозяйственное развитие района в огромной степени зависит от ускоренного развития транспорта, так как редкая заселенность требует активного функционирования внутрирайонных связей, основанных на тесном взаимодействии различных видов транспорта.

В Дальневосточном районе функционируют все существующие виды транспорта, но основную роль играет железнодорожный. На его долю приходится до 80% перевозимых грузов. Вместе с тем, на основе статистических данных и анализа нами представлены тенденции, показывающие активизацию развития автомобильного транспорта, который становится привлекательным как с позиций оказания транспортных услуг внутри страны, так и в развитии международных связей.

За последнее время Транссибирская магистраль обросла боковыми линиями, иногда являющимися подъездными ветками к лесозаготовительным базам, но в ряде случаев имеющими самостоятельное значение: до Советской Гавани (через Комсомольск-на-Амуре), до Находки и Посъета. Железнодорожное освоение средней зоны Дальнего Востока связано с Байкало-Амурской магистралью (БАМ). С постройкой этой магистрали Россия получила второй выход на Тихоокеанское побережье и возможность освоения различных видов полезных ископаемых в зоне тяготения БАМа. Кроме широтной магистрали БАМ включает и дорогу от Транссибирской магистрали через Тынду, Беркакит, Томмот, Якутск – "Малый БАМ", а также ряд линий, соединяющих Байкало-Амурскую магистраль с Транссибирской [130].

Автомобильными дорогами район обеспечен слабо. Но в районах, оторванных от других транспортных путей, значение автотранспорта велико. Для дальних перевозок есть несколько крупных автомагистралей, например, с юга в Республику Саха ведет дорога Невер – Алдан – Якутск. Самая северная дорога проходит от Якутска до Магадана. Большое транспортное значение имеет дорога Хабаровск – Биробиджан, Колымский тракт. Помимо автомагистралей на севере района есть множество автозимников и дорог местного значения. Более развита сеть автомобильных дорог в южных районах Дальнего Востока [131].

Через Дальний Восток осуществляются экономические связи России со многими зарубежными странами, особенно со странами, расположенными в бассейне Тихого и Индийского океанов (Япония, Китай, Южная Корея, страны Южной и Юго-Восточной Азии). Дальний Восток вывозит в эти страны лес и лесоматериалы, продукцию целлюлозно-бумажной промышленности, рыбу, цемент и др. [132].

Железнодорожный транспорт – основной вид магистрального транспорта, обеспечивающий межрайонные перевозки массовых видов грузов. Его ведущее значение обусловлено двумя факторами: технико-экономическими преимуществами над большинством других видов транспорта и совпадением направления и мощности основных транспортно-экономических межрайонных и межгосударственных (в границах СНГ) связей России с конфигурацией, пропускной и провозной способностью железнодорожных магистралей (в отличие от речного и морского транспорта) [132].

Железнодорожный транспорт отличают универсальность (способность перевозить практически все виды грузов), высокая провозная и пропускная способность (двухпутная электрифицированная железная дорога может пропустить в сутки до 150 – 200 пар поездов и обеспечить перевозку более 100 млн. т. грузов в каждом направлении), сравнительно невысокая себестоимость перевозок (в отличие от воздушного и автомобильного транспорта), относительно свободное размещение, то есть независимость от природных условий (строительство железных дорог практически на любой территории, регулярность, то есть возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года, в отличие от речного транспорта), сравнительно высокая скорость движения, надежность и др. [176].

Кроме того, он позволяет экономить жидкое углеводородное топливо за счет широкой электрификации тяги [130]. В структуре перевозимых железнодорожным транспортом грузов резко выделяются каменный уголь и кокс (занимает первое место в грузообороте и второе – по объему перевозок) и минеральные строительные материалы (первое место по объему перевозок и второе – по грузообороту). На третьем месте идут нефтяные грузы (прежде всего мазут и светлые нефтепродукты). Значительную долю занимают руда, черные металлы, лесные и хлебные грузы, минеральные и химические удобрения. На долю этих восьми видов массовых грузов приходится почти 9/10 всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт является основным видом транспорта для перевозки таких видов массовых грузов, как каменный уголь и кокс (свыше 90% от объема их перевозки всеми видами транспорта), руда, минеральные удобрения, цемент (около 90% по каждому виду), черные металлы (свыше 75%), лесные грузы (свыше 60%), хлебные грузы (свыше 50%) [148].

Автомобильный транспорт относится к динамично развивающимся видам транспорта. К достоинствам автомобильного транспорта следует отнести высокую скорость и высокую маневренность автотранспортных средств, позволяющую осуществлять перевозку грузов и пассажиров «от двери до двери» без промежуточных погрузочно-разгрузочных операций и пересадки пассажиров, а значит и без дополнительных затрат на эти операции [148].

Наряду с этим у автотранспорта есть и большой недостаток – сравнительно высокие себестоимость и удельная энергоемкость грузовых перевозок, которые значительно выше по сравнению с железнодорожным и водным транспортом.

Высокий уровень себестоимости автоперевозок в России и дальневосточном регионе, в том числе, – результат не только малой грузоподъемности автомобиля как единицы подвижного состава (в сравнении с грузоподъемностью грузового поезда, морского и речного судна), но и следствие отсутствия развитой сети автодорог высокого технического класса (и связанный с этим повышенный износ автомашин, расход топлива и др.) и рациональной структуры автопарка (не хватает автомобилей малой и большой грузоподъемности, что оказывает отрицательное влияние на производительность труда при

автоперевозках).

Таким образом, исследуя состояние и тенденции развития транспорта в Дальневосточном регионе и Приморском крае, в частности, нами выявлены тенденции, показывающие серьезные структурные изменения в развитии транспортной системы. За последние годы, то есть с 2000 по 2005 годы наблюдается заметная активизация автомобильного транспорта. Это обусловлено развитием рыночных отношений в стране и факторами, учитывающими систему государственного регулирования и возможности использования природно-ресурсного потенциала. Новым аспектом исследования можно считать то, что применительно к региональной характеристике транспортной системы и конкурентоспособности конкретного вида, ранее не применялись такие характеристики, как дискриминационная политика относительно конкурентов. Особенно это проявляется в отношении лидирующих позиций железнодорожного транспорта. Вместе с тем, единая транспортная система ставит вопрос об интеграционных тенденциях в развитии и расширении не только конкурентоспособности страны на международном уровне, но применительно к организации внутрирегиональных перевозок и преимуществ автомобильного транспорта.

2.2 Оценка динамики перевозки грузов на железнодорожном и автомобильном транспорте

Мировой опыт и анализ состояния тенденций развития транспорта позволяет отметить, что залогом успешного развития транспортной системы являются комбинированные перевозки при осуществлении глубокой технической и технологической проработки всех этапов логистической цепи (ЛЦ). Для этого необходима оценка динамики перевозки грузов на исследуемых видах транспорта и классификация таких перевозок с целью разработки методологии обоснования и оценки конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта для совершенствования потока грузоперевозок в регионах.

Комбинированные перевозки можно характеризовать как вид грузовых перевозок с транспортными цепями между отправителями и получателями грузов в процессе перегрузки универсальных транспортных средств с одного вида транспорта на другой. Вместе с тем, одним из факторов развития региона являются транспортные коридоры, что характерно для Дальневосточного экономического региона и Приморского края в том числе.

По оценкам ученых Института комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН [79] интересным является анализ развития транспортной сети в Дальневосточном регионе на примере Еврейской автономной области и Приморского края, которая в перспективе может стать одним из центральных звеньев транспортных коридоров Восток – Запад как при организации внутрирегиональных перевозок, так и при взаимодействии с внешним миром, тенденции развития которого сводятся, главным образом, к трем факторам: торговля, привлечение иностранных инвестиций и использование зарубежных инвестиций, в том числе в форме образования совместных предприятий.

Удобное транспортно-географическое положение ЕАО, окраинное положение Приморского края и особенно его южных и юго-восточных районов открыло перспективу социально-экономического развития региона с учетом возможностей установления устойчивых взаимовыгодных внешнеэкономических связей с другими зарубежными странами. Приморский край остался единственным районом России, который одновременно граничит с двумя (в т.ч. крупнейшей) активно развивающимися странами – Китаем и Северной Кореей. Он имеет кратчайший морской выход ко многим другим высокоразвитым и развивающимся странам АТР. Эти благоприятные предпосылки еще более усиливаются в связи с тем, что для России ряд морских портов Балтики и Черного моря стали зарубежными, и экономические связи даже западных российских районов со странами АТР становятся более экономически оправданными через порты Приморского края: ОАО

"Владивостокский морской торговый порт", ОАО "Находкинский морской торговый порт", ОАО "Морской порт Зарубино", ОАО "Морской торговый порт Посыет", ОАО "Восточный порт", через которые осуществляется уже сегодня около 70% морских грузоперевозок Дальнего Востока. При этом немаловажное значение имеют автомобильный и железнодорожный транспорт, посредством которого осуществляются грузоперевозки не только внутри Дальневосточного региона, но и за его пределами.

Недооценка развития транспортной инфраструктуры ведет к значительным трудностям в реализации преимуществ географического разделения труда, затрудняет процесс интенсификации производства. Транспорт является связующим звеном между отдельными отраслями экономики, индикатором развития того или иного региона. От уровня его развития в целом зависит и уровень развития экономики страны.

Как уже отмечалось, применительно к Приморскому краю, удельный вес показателей транспорта достаточно велик в общей структуре ВВП. Согласно статистическим данным, можно показать густоту путей сообщения.

Таблица 2.8.

Густота путей сообщения
(на конец года; километров пути на 1000 км² территории) [154;155]

	2000	2003	2004	2005
Железнодорожные пути - всего				
в том числе:	14,2	12,5
общего пользования	9,4	9,4	9,4	9,4
не общего пользования	4,8	3,1
Автомобильные дороги с твердым покрытием - всего	61,3	58,1	56,8	55,4
в том числе:				
общего пользования	42,5	42,7	42,7	42,7
ведомственные	18,8	15,4	14,1	12,7

Автомобильные дороги с твердым покрытием в 4,4 раза больше, чем железные дороги. По регионам Дальневосточного региона они соотносятся следующим образом:

Таблица 2.9.

Густота автомобильных дорог общего пользования
с твердым покрытием по регионам Дальневосточного федерального округа
(километров дорог на 1000 км² территории)

	2003	2005
Приморский край	42,7	42,7
Республика Саха (Якутия)	2,1	2,4
Еврейская автономная область	45,4	53,6
Хабаровский край	6,3	6,3
Амурская область	19,3	19,3
Камчатская область	2,9	2,9
Магаданская область	4,8	4,8
Сахалинская область	9,5	9,9

Источник: Транспорт в Приморском крае (статистический сборник).- Владивосток, 2005.

Из таблицы видно, что после ЕАО по густоте дорог Приморский край, а затем лидирует Амурская область. Эти показатели говорят о том, что от уровня развития транспорта зависит уровень развития региона.

Очень много говорится о транспортной ренте, которую может получать территория за счет транзита грузов, но до сих пор не ясен порядок ее изымания, тем более в связи с передачей дорожного фонда в управление муниципальных образований. В настоящее время все транспортные налоги уходят в федеральный бюджет, хотя в целом целесообразным была бы передача части данного налога в регионы, что позволило бы использовать эти средства на ремонт дорожного фонда местного значения. Дорожный фонд области разрушается. До настоящего времени нет твердого покрытия до пункта пропуска Амурзет, в настоящее время ориентированного в основном на обслуживание пассажиров и вывоз продукции совместного российско-китайского предприятия по заготовке и переработке древесины. Возможно, это является одной из причин сдерживания экспортно-импортных грузов.

За последние годы ЕАО превратилось в важный узел транзитных связей: через ее территорию осуществляются межрегиональные и международные перевозки. Перспективными могут стать следующие международные направления Харбин – Цзянмусы – Хабаровск, Харбин – Тунцзян – Хабаровск в случае строительства через р. Амур мостовых сооружений.

В последние годы правительство провинции Хэйлунцзян активно прорабатывает вопросы строительства железнодорожного и автомобильного мостов через. Конечно, в строительстве данных инфраструктурных объектов заинтересована, прежде всего, китайская сторона, так как продукция провинции, ориентированная на Хабаровский край, ЕАО и западные регионы России получит прямой выход на Транссиб через Нижнеленинское железнодорожным транспортом и Амурзет – автомобильным. В то же время нельзя не отметить и положительные стороны для российской стороны и прежде всего имеющих внутрирегиональное значение. Функционирование международного транспортного коридора позволит: активизировать поток экспортно-импортных грузов; увеличить занятость населения приграничья, при этом, сократив миграцию населения; создать свободную таможенную зону для обработки грузов.

В настоящее время развитие сети автодорог ЕАО идет по трем направлениям: Биробиджан – Облучье – граница Амурской области; Биробиджан – Ленинское – граница КНР; Биробиджан – Амурзет – граница КНР. Но нехватка средств на модернизацию дорожного полотна в конечном итоге приводит к деградации уже имеющихся дорог с твердым покрытием. Направление Биробиджан – Облучье – граница Амурской области является одним из реконструируемых участков федеральной дороги Чита – Хабаровск ("Амур"). Строительство осуществляется согласно Постановлению Правительства РФ от 01.12.94 г. "О федеральной целевой программе совершенствования и развития автодорог Российской Федерации", "Дороги России" на 1995-2000 годы и от 24.05.94 г. № 537 "О мерах по ускорению строительства и ввода в действие Федеральной автомобильной дороги "Чита – Хабаровск. Помимо этого большое значение имеет для района и области в целом функционирование пункта пропуска Пашково. Автотрасса с твердым покрытием по линии Пашково – Облучье отсутствует. Территориальная связка Пашково – Облучье является местом кратчайшего расстояния Транссиба от государственной границы (всего 40 км). Таким образом, её соответствующее оборудование усилит экспортные возможности Облученского района, облегчив выход на внешний рынок промышленной продукции из Хинганского и Теплоозёрского производственных пунктов, бруситового карьера, усилив инвестиционную привлекательность Кимканского железорудного месторождения (одним из тормозящих факторов развития последнего является отсутствие оптимальных путей вывода его продукции на внешний рынок). Кроме того, развитие Пашковского транспортного узла притянет к себе товаропоток (в первую очередь – древесины) из Архаринского района Амурской области. Во-вторых, со стороны КНР имеется перспектива прямого подключения к узлу Пашково – Облучье трассы Харбин – Цзяньинь. Указанная трасса является кратчайшим расстоянием достижения из Харбина, как крупнейшего производственного центра Северо-восточного Китая Транссибирской магистрали. Организация сообщения по нему позволит

сократить связующий километраж по сравнению с направлением Харбин –Амурзет – Биробиджан почти на 1/3, а по сравнению с направлением Харбин – Хэйхе – Благовещенск – почти в 1/5 раза [79]. Таким образом, заинтересованность китайской стороны в развитии транспортного коридора Пашково – Облучье – вполне прогнозируемая реальность.

Направление Биробиджан – Ленинское – граница КНР относится к важнейшей транспортной магистрали области, которая способствует развитию сельскохозяйственных предприятий Ленинского района, обеспечивает вывозку угля с Ушумунского месторождения и используется как подъезд к пограничному переходу с КНР у села Ленинское. Протяженность данного направления 124 км, асфальтированное и бетонное покрытие на данном направлении составляет 90,5 км. В настоящее время проводятся работы по реконструкции автомобильной дороги Биробиджан – Ленинское с переводом гравийного покрытия в асфальтобетонное.

Третье направление Биробиджан – Амурзет – граница КНР, имеет пограничный переход с КНР. Это направление связывает главный сельскохозяйственный район (Октябрьский) с областным центром. Это одно из самых перспективных направлений. Общая протяженность направления Биробиджан – Амурзет 222 км., причем до с.Унгун 93 км совпадает с направлением Биробиджан – Ленинское. Асфальтобетонных покрытий от с.Унгун до с.Амурзет нет.

Значение второго (Цзямусы – Нижне ленинский портпункт – Биробиджан – Хабаровск) и третьего направлений (Харбин – Хэгаи – Амурзет – Биробиджан – Хабаровск) особенно возросло после сооружения моста через р.Амур напротив г.Хабаровск. Этот крупнейший населенческо-производственный центр Дальнего Востока автоматически притягивает товаропотоки из Северо-восточного Китая, причём, в силу их размещения, вариант их транзита представляется наиболее оптимальным, именно через территорию ЕАО по указанным транспортным коридорам. Данная ситуация должна быть использована областью как для усиления своей роли связующего звена, так и для постепенного переключения товаропотоков за счет пересмотренных налоговых льгот на более активное оседание в своих пределах.

Недооценка развития транспортной инфраструктуры (которая в основном проистекает из-за неэластичности, отсутствия жесткой связи между уровнем ее развития и удовлетворением потребностей транспортных услуг) ведет к значительным трудностям в реализации преимуществ географического разделения труда, затрудняет процесс интенсификации производства. При этом стоимость потерь общественного продукта, связанных с недостаточной развитостью, сформированностью транспортных систем, как правило, превышает затраты, необходимые для их развития. Одна из причин отставания развития транспорта – это отраслевой подход к оценке эффективности её функционирования, игнорирование внеотраслевого (внеинфраструктурного) эффекта, реализуемого в других, базисных отраслях. Уровень, особенности и направленность транспортного обустройства территории определяют её функциональную специализацию.

Именно от этого зависит, насколько территория перестаёт быть «пассивным» полигоном размещения, «поглотителем» набора объектов становится активным участником воспроизводственных и рыночных процессов, реализуя при этом свои специфические, иногда даже уникальные свойства.

Необходимость такого подхода к транспортной инфраструктуре диктуется требованиями повышения экономической ёмкости территории, использования агломерационного эффекта, создаваемого транспортом, а также усложнением связей.

По Приморскому краю оценить динамику можно по следующим данным:

Таблица 2.10.

Перевозки грузов по видам
транспорта общего пользования
(миллионов тонн)

	2000	2003	2004	2005
Транспорт – всего	24,1	23,8	23,1	23,4
в том числе:				
железнодорожный	11,5	10,6	10,9	11,8
автомобильный	3,9	4,1	3,4	4,0

Удельный вес автомобильного транспорта по перевозке грузов почти в 2 раза ниже железнодорожного, вместе с тем, по индексам показателей и динамики по годам, на автомобильном транспорте наблюдается более стабильный темп роста перевозки грузов, который за последние годы составил 43 %.

В стоимостных показателях это выглядит следующим образом:



Рис. 2.3. Перевозки грузов по ж/д и авто транспорту в Дальневосточном федеральном округе (млн. руб.)

Таблица 2.11.

Индексы перевозок грузов по видам транспорта общего пользования
(в процентах)

	К предыдущему году			
	2000	2003	2004	2005
Транспорт - всего	100,4	98,8	97,1	101,3
в том числе:				
железнодорожный	100,9	92	102,8	108
автомобильный	97,5	105	83	119

Грузооборот можно представить следующими данными:

Таблица 2.12.

Грузооборот по видам транспорта общего пользования
(миллиардов тонно-километров)

	2000	2003	2004	2005
Транспорт - всего	52,8	59,7	61,3	55,5
в том числе:				
железнодорожный	25,8	27,9	32,1	34,8
автомобильный (млн т-км)	208,6	262,3	237,6	248,8

На железнодорожном транспорте прирост составляет 108,4 %, а по автомобильному – 104,7 %, в то время как в целом по всем видам транспорта это составляет 90,5 %.



Рис. 2.4. Грузооборот по ЖД и авто транспорту в ДФО (млрд. тонно-километров)

На основании этих графиков можно сделать вывод, что в ДФО по перевозке грузов лидирует ЖД транспорт. В основном по Железной дороге товар везется в дальние регионы России. Автомобильным транспортом грузы перевозятся в основном на ближние расстояния до 800 км. На основании этого нельзя сделать вывод о том, какой из двух видов транспорта приоритетнее, так как ЖД транспорт перевозит большие объемы товара и дальние расстояния, отсюда вывод, что на перевозках на дальние расстояния больших партий груза лидирует ЖД.

Грузооборот на автомобильном транспорте ниже на 4 %, однако, резкий разрыв в показателях таблиц не отмечается. Это, на наш взгляд, подтверждает вышесказанное о моментах осуществления комбинированных перевозок.

На железнодорожном транспорте преобладают следующие виды грузов:

Таблица 2.13.

Перевозки отдельных грузов по видам транспорта общего пользования (тысяч тонн)

	2002	2003	2004	2005
Железнодорожный транспорт				
Каменный уголь и кокс	5182	4317	4437	4440
Нефть и нефтепродукты наливом	200	135	202	100
Руда всякая	28	35	30	18
Черные металлы	168	167	107	145
Химические и минеральные удобрения	17	8	2	2
Строительные грузы	3108	2941	2717	2818
Лесные грузы	784	821	909	1059
Зерно и продукты перемола	365	267	366	490
Машины, оборудование и металлоизделия	68	103	138	157

Среди совокупности грузов, перевозимых железнодорожным транспортом преобладает каменный уголь, строительные материалы и лесные грузы.

По предприятиям Приморского края проанализирована следующая информация:

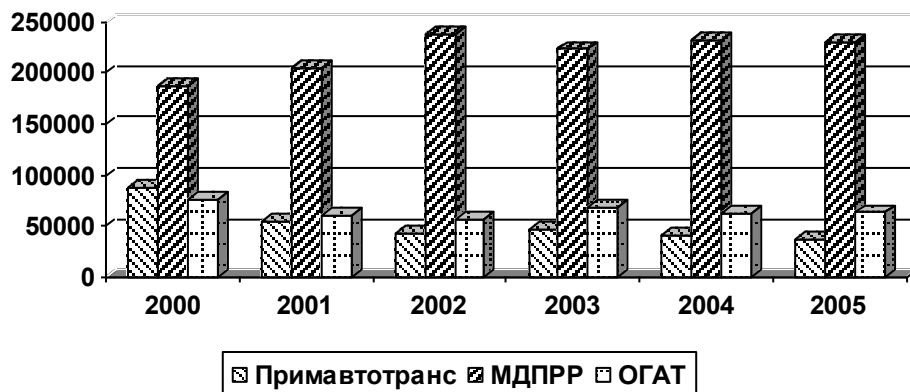


Рис. 2.5. Грузооборот ОАО «Приморавтотранс», ООО «ОГАТ» и Механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ

Согласно графика по оценке грузооборота 3-х компаний можно отметить, что на ЖД транспорте самый высокий грузооборот. Это связано с тем, что на железной дороге имеются составы по 60 вагонов в каждом и полезным перевозимым объемом одного вагона 100 т.

Но если сравнивать грузооборот ЖД, который в Приморском крае является единственным ЖД перевозчиком, и сумму грузооборота некоторых автомобильных компаний, то ЖД транспорт проигрывает автомобильному. На данный момент в Приморском крае имеется около 60 фирм, предлагающих перевозки грузов автомобильным транспортом. Большой грузооборот автомобильных транспортных компаний подтверждается финансовыми показателями:



Рис. 2.6. Прибыль ОАО «Приморавтотранс» и механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ (тыс.руб.)

Прибыль на предприятиях железнодорожного транспорта выше, но это не означает, что автомобильный транспорт не является конкурентоспособным.

По неофициальным данным и оперативным сводкам службы ФСБ значительная часть прибыли автотранспортных предприятий скрывается от налогообложения, поэтому не случайны направления по системе регулирования со стороны государственных структур, что было обосновано в параграфе 1.3 и 2.1.

Вместе с тем, учитывая официальные статистические данные и неофициальные источники правоохранительных структур, а также документы для служебного пользования в целом, оценивая динамику перевозки грузов в условиях жесткой конкурентной борьбы,

мы утверждается в мнении, что для народнохозяйственной деятельности, как было отмечено в начале параграфа, значимы комбинированные перерезки грузов, которые в зависимости от факторов внутреннего и внешнего характера, наблюдающихся тенденциях роста производства и усиливающихся тенденций грузопотоков как внутри страны, так и за рубежом в плане мобильности и направлении, предполагающем контроль за прибыльностью автомобильного транспорта, при усилении роли государственного регулирования транспортных операций не умаляется роль автомобильного транспорта. Вместе с тем, учитывая элементы направления роли государственной собственности в процессе модернизации национальной экономики, несмотря на элементы разгосударствления структуры железнодорожного транспорта, также возрастает значение перевозки грузов по железной дороге. В таких условиях невозможно говорить о конкурентных преимуществах конкретного вида транспорта. Необходимо их оценивать применительно к конкретной структуре экономических отношений, взаимосвязи партнерских отношений, интересов структурных преобразований экономики и мирохозяйственных связей.

ГЛАВА 3. МОДЕЛЬНЫЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

3.1 Перспективные направления повышения эффективности перевозки грузов

Целью развития транспортной системы в Дальневосточном регионе является достижение ее устойчивого функционирования. Одновременно должны быть созданы условия для повышения эффективности перевозок грузов разными видами транспорта.

Достижение сформулированной цели требует формирования комплексного подхода к системе как государственного, так и рыночного регулирования. Достижение транспортной системой уровня международных стандартов – важнейший фактор социально-экономического развития России. Это обеспечит стране вхождение в мировую экономику как равноправному партнеру. Исторически Россия – страна железнодорожная, находящаяся как бы на перекрестке путей, идущих с запада на восток и с севера на юг.

В реформировании транспорта наблюдается ряд общих черт. Одинаковы тенденции к усилению роли рыночных механизмов в экономике железнодорожного транспорта. Многие определяют наличием сбалансированной системы конкурирующих компаний с сетью инфраструктур с параллельными ходами. Для совершенствования транспортной системы с учетом мирового опыта желательно отделить инфраструктуру от перевозчиков, чтобы, помимо создания условий для конкуренции операторов, обеспечить единое континентальное железнодорожное пространство и эффективную конкуренцию в автомобильном транспорте. Кроме того, нужно преобразовать структуры управления компаний и выработать четкие финансовые ориентиры для обеспечения роста эффективности и улучшения качества услуг даже при оставшемся участии государства.

В целом железные дороги ввиду относительно небольшой величины сети испытывают гораздо более серьезную конкуренцию со стороны автотранспорта. Начало радикальным преобразованиям положило Постановление Правительства РФ от 18.05.2001 года № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте». Из Министерства путей сообщения России был выделен и образован хозяйствующий субъект – ОАО «Российские Железные Дороги» (к нему перешли имущественный комплекс и персонал). Задача - заменить в некоторых сферах государственное управление на частное ради повышения устойчивости работы, безопасности, качества оказываемых услуг, снижения совокупных затрат. Структурная реформа проводится в три этапа. Первый почти завершен. Он включает в себя создание ОАО «РЖД», продолжение приватизации и вывод из структуры федерального железнодорожного транспорта предприятий, не связанных с

организацией движения и входящих в потенциально конкурентный сектор, а также определение механизма внешнего и внутреннего контроля проведения структурной реформы. Второй этап (2003-2005 годы) предусматривает реорганизацию ОАО «РЖД» путем выделения в дочерние акционерные общества самостоятельных подразделений, поэтапное сокращение перекрестного субсидирования, переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах и привлечение инвестиций. На третьем этапе (2006-2010 годы) инвестиции для развития планируется осуществлять путем продажи пакетов акций дочерних и других акционерных обществ, созданных на железнодорожном транспорте с участием государственного капитала. Принципиальными для успешной реализации выбранной организационной модели железнодорожного транспорта России являются поэтапное реформирование и минимизация риска необратимых действий. Только так можно обеспечить устойчивость, стабильность и бесперебойность работы всей системы, контроль и возможность корректировки действий на основе анализа промежуточных результатов.

Увеличение объемов перевозок и ввод новых тарифов создали базу для повышения доходности транспортной отрасли.

Ценообразование на железнодорожные и автомобильные перевозки должно базироваться на научно обоснованной методологии регулирования тарифов в естественно-монопольной сфере перевозок и дерегулирования в конкурентной среде, адекватно отражать условия транспортного рынка, на котором функционирует ОАО «РЖД» параллельно с немалым количеством крупных автотранспортных компаний по перевозке грузов.

С развитием конкурентных отношений становится особенно актуальным наличие у всех субъектов транспортного рынка равных ценовых возможностей, что в известной степени уже предусмотрено в новом Прейскуранте № 10-01, который был разработан совместно с ФЭК России при участии пользователей услуг железнодорожного транспорта. В настоящее время уже около 30% перевозок выполняется собственным (приватным) и арендованным парком вагонов этих компаний. В перспективе его доля согласно Программе структурной реформы возрастет до 50%. В парке цистерн доля частных вагонов уже превысила этот рубеж. Отношения здоровой ценовой конкуренции должны поддерживаться разумным дерегулированием тарифов, включая их вагонную компоненту, а также применением исключительных (свободных) тарифов на конкурентных направлениях.

Проводимая либерализация тарифов позволит не только выровнять ценовые условия для конкурирующих участников транспортного рынка, но и за счет вагонной составляющей тарифа подойти к реальной рыночной стоимости перевозочных ресурсов. В первую очередь это касается тарификации перевозок нефтегрузов, где уже около половины рынка осваивается частными операторами. Такой подход создает возможности для целевого направления средств на пополнение парка дефицитных вагонов и удовлетворения растущего спроса на перевозки.

В соответствии с Программой структурных преобразований, в рамках методического обеспечения поэтапного перехода от преимущественно функционально-территориальной системы управления железнодорожным транспортом к системе управления по видам деятельности ВНИИЖТом разработана и МПС России утверждена «Номенклатура расходов основных видов хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта».

В целях большей обоснованности и прозрачности учета затрат по видам перевозок в «Номенклатуре» существенно увеличена их доля, непосредственно относимая на определенные виды перевозок (так, доля прямых расходов по пассажирским перевозкам в дальнейшем следовании увеличилась с 3 до 23%, в пригородном сообщении – с 0 до 36%). В "Номенклатуре расходов" предусмотрена возможность распространения действия на все организации железнодорожного транспорта, учитывая конкурентные преимущества по автомобильному транспорту.

Комплекс экономических исследований направлен на реализацию Стратегической программы развития ОАО «РЖД». Эта программа разрабатывается с целью обеспечения успешной деятельности компании на перспективу до 2010 г. по трем возможным вариантам – гарантированному, базовому и сценарному, подготовленным на основе прогнозов темпов роста экономики страны. Наибольшие темпы соответствуют решению поставленной перед экономикой России задачи удвоения ВВП по последнему варианту.

Экономическими условиями достижения контрольных ориентиров сценарного варианта развития ОАО «РЖД» являются:

- ограничение среднегодового роста себестоимости перевозок в пределах индекса роста оптовых цен в промышленности;
- прирост производительности труда (на 6,5% в среднем за год);
- расширенное воспроизводство основных производственных фондов и сокращение их износа;
- обеспечение к 2010 г. уровня рентабельности активов – 6%; повышение рентабельности основной деятельности с 2% в 2004 г. до 12,6% в 2010 г.;
- рост фондоотдачи (по приведенной работе на 25% к 2010 г.);
- индексация тарифов в пределах, необходимых для эффективного развития компании (до 2006 г. на уровне индекса роста оптовых цен в промышленности, 2007 по 2010 годы – с коэффициентом 0,98 от индекса роста оптовых цен в промышленности).

В числе отрицательных факторов, сдерживающих развитие ОАО «РЖД», следует отметить опережающий рост цен в отраслях экономики, поставляющие продукцию для нужд ОАО «РЖД», недостаточность производственных мощностей поставщиков этой продукции, прежде всего подвижного состава.

Для анализа конкурентного окружения ОАО «РЖД» может применяться многофакторная модель, отражающая:

- рост конкуренции со стороны других видов транспорта и независимых железнодорожных компаний;
- увеличение выпуска имеющихся видов товаров и появление новых, с иной транспортоемкостью, включая развитие ЛЭП (электронный транспорт);
- воздействие товаропроизводителей на транспортный рынок, приобретение ими в собственность подвижного состава, давление на уровень тарифов через органы государственного регулирования;
- воздействие поставщиков на рост цен на их продукцию с учетом дефицита подвижного состава и монополизма по отдельным видам ресурсов, потребляемых железнодорожным транспортом;
- развитие конкуренции на транспортном рынке в связи с появлением независимых компаний-перевозчиков.

Для выхода на новые рынки необходимо создание соответствующего предложения, включая приобретение (аренду у других железнодорожных администраций и компаний) соответствующего подвижного состава. Без инвестиций в него невозможно расширить сферу деятельности ОАО «РЖД» и сохранить позиции на существующих рынках. Для покрытия потребности в дополнительных инвестициях в связи с выходом на новые рынки наиболее целесообразно вести их освоение в конкурентном секторе с возможным дерегулированием тарифов. Так, для сохранения позиций на рынке наиболее доходных перевозок нефтепродуктов, металлов, готовой продукции и других грузов III класса, доля которых будет возрастать по мере структурной перестройки промышленности на выпуск конечной продукции и с учетом высокого спроса мировой экономики на энергоносители, необходимо соответствующее предложение погрузочных ресурсов и, следовательно, приобретение новых вагонов, прежде всего цистерн.

Восполнение их дефицита позволит с учетом возможного дерегулирования тарифов внести изменения в тарифную политику соответствующей корпорации. Однако без развития собственного вагонного парка ОАО «РЖД» добиться конкурентных преимуществ

на рынке транспортных услуг невозможно.

Положение с недостаточностью подвижного состава можно улучшить за счет рационального – как с коммерческих позиций ОАО «РЖД», так и экономических интересов – ухода компании с нерентабельных сегментов транспортного рынка – переключения этих грузов и пассажиропотоков в ряде случаев на более эффективный автотранспорт – например, замена малозагруженных пригородных маршрутов более эффективным автобусным сообщением, перевод небольших партий строительных материалов и других грузов на перевозку автомобильным транспортом с высвобождением соответствующего парка вагонов для обеспечения рентабельных железнодорожных перевозок на основе проведения взаимовыгодной транспортно-региональной политики. Возможно также закрытие или структурное преобразование, продажа ряда малодейственных линий.

Эти решения способны не только рационально перераспределить железнодорожный подвижной состав, обеспечивая его более производительное и эффективное использование с коммерческой точки зрения, но и в конечном счете снизить транспортную нагрузку на экономику регионов и страны.

Таким образом, позиция ОАО «РЖД» в качестве лидера на рынке перевозок может быть обеспечена благодаря приоритетному инвестированию в корпоративный подвижной состав как для сохранения существующего положения, так и освоения новых видов услуг и рынков в сочетании с проведением экономически эффективной тарифной, региональной и структурной политики. Вместе с тем, такие же направления транспортной политики анализируются и на уровне автомобильного транспорта. Это ещё раз подтверждает комплексный подход к анализу и характеристике конкурентоспособности двух, значимых для экономики видов транспорта – автомобильного и железнодорожного.

Однако, как показывают результаты исследований по экономике железнодорожного транспорта и разработанных мероприятий создают благоприятные условия для успешной реализации программы его структурной реформы и обеспечения высокой конкурентоспособности ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг.

Программа структурных преобразований реформы на железнодорожном транспорте предусматривает развитие конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок, в том числе:

1. Создание грузовых компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом;
2. Формирование в рамках открытого акционерного общества «Российские железные дороги» самостоятельных структурных подразделений для осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте

Решение этих задач может осуществляться с использованием концессионного механизма управления государственной собственностью. В настоящее время, когда нет законодательства по концессиям, можно лишь, основываясь на мировом опыте, выделить главные принципы реализации концессионной политики в сфере железнодорожного транспорта, практическая реализация которых может способствовать развитию концессионных отношений с Россией.

Принцип непрерывности оказания услуг определяется общественным, публичным характером работы железнодорожного транспорта. Концессионер должен обеспечивать бесперебойную работу переданного ему государством или АО «РЖД» объектом при любых условиях, независимо от возможных разногласий с концедентом. Все спорные вопросы концессионера и концедента должны разрешаться либо в судебном порядке, либо на основе компромисса.

Принцип постепенности следует начинать с нескольких пилотных проектов, которые позволят выделить главные проблемы взаимоотношений концессионера, концедента и пользователей. По мере разрешения этих проблем и накопления опыта концессионной деятельности, и в зависимости от результатов работы концессионных предприятий в

отдельных видах предпринимательской деятельности и услуг можно будет переходить к более широкому использованию концессий.

Если учитывать опыт других регионов страны, то в качестве перспективных направлений повышения эффективности перевозок грузов, выступает их передвижение посредством терминальных комплексов.

В настоящее время, в экономики России осуществляются крупно масштабные мероприятия по структурным преобразованиям с частичной переориентацией промышленного производства на местные сырьевые ресурсы. Этот процесс связан с заменой старой технологии, а, следовательно, и техники на новые образцы, отвечающие требованиям сегодняшнего дня. Обеспечение своевременности доставки и его сохранность во многом зависит от способов перевозок. Но вагонные отправки, в настоящее время, мало эффективны в виду того, что начали функционировать частные и коллективные предприятия, производящие мелкие партии товаров, отгрузка которых вагонами требует накопления, что позволяет отправителю использовать в полной мере грузоподъемность железнодорожного подвижного состава. Накопление грузов влечет за собой отвлечение значительных финансовых ресурсов из оборота предприятия, а они выдержать подобную ситуацию экономически не могут, и как следствие, испытывают хроническую недостаточность в оборотных средствах, что сдерживает производственный процесс.

Важным аспектом данного вопроса являются экспортно-импортные операции со странами-соседями, где перевозки грузов в контейнерах через терминальные комплексы наиболее эффективны. Однако решения этого вопроса во многом зависит от уровня контейнеризации перевозимых грузов.

Основными причинами сдерживающих уровень контейнеризации и организацию перевозок через терминальные комплексы являются:

- низкий уровень фасовки и упаковки промышленной продукции на предприятиях;
- слабая материально-техническая база контейнерных перевозок;

В настоящее время не изучен вопрос, связанный с объемами и направлениями грузопотоков. Разрыв транспортно-экономических связей между регионами обусловил возникновение грузопотоков между областями, изучение которых позволило бы не только усилить материально-техническую базу отечественных железных дорог, но и осуществить рациональное размещение по территории, к примеру, Приморского и Хабаровского краев, терминальных комплексов с учетом спроса на эти виды услуг.

Недавно Правительство РФ одобрило Концепцию развития автомобильной промышленности России. Но понятие «автомобиль – водитель» всегда рассматривают как единое целое. Поэтому Министерство транспорта РФ считает также необходимым принятие Концепции развития автомобильного транспорта. Проект данной концепции разработан и сейчас выносится на широкое обсуждение автомобилистов. Изложим и мы основные ее положения.

В целом концепция включает пять разделов, в которых говорится о влиянии автомобильного транспорта на развитие экономики и социальной сферы; рассматриваются современное состояние и тенденции его развития; стратегические приоритеты и принципы государственной автотранспортной политики; основные задачи государственного регулирования и направления развития автомобильного транспорта; а также прогнозные оценки и ожидаемые результаты его развития до 2010 года.

Наблюдается ускоренное его развитие и в России. Это обусловлено следующими основными факторами:

– около 80% производственных и транспортно-распределительных структур, а также большинство населенных пунктов страны не имеют других подъездных путей, кроме автомобильных, что предопределяет в этих условиях безальтернативное использование автомобильного транспорта;

– известные объективные преимущества автомобильного транспорта (обеспечение партионности, возможность организации работы «с колес», доставка «от двери до двери»,

скорость, гибкость, мобильность, надежность) позволяют рассматривать его как наиболее рыночно-ориентированный вид транспорта.

Важнейшей задачей государственной экономической политики должно стать развитие автодорожной инфраструктуры темпами, адекватными росту интенсивности движения и нагрузок на автомобильные дороги.

Требования к техническому уровню производимых в стране и импортируемых автомобилей должны вырабатываться и предъявляться на государственном уровне системно, с учетом комплекса экономических и социальных факторов. Для реализации этого принципа целесообразно усовершенствовать механизм сертификации автомобилей, предусмотрев усиление роли органов управления транспортом, ответственных за их эксплуатацию, а также совершенствование политики импорта/производства автомобилей с ориентацией, прежде всего, на интересы их пользователей.

Наряду с определением основных приоритетов развития автотранспортной политики обозначены основные задачи государственного регулирования автотранспортной отрасли. Этими задачами являются:

- совершенствование автотранспортной инфраструктуры и дорожной сети, устранение диспропорции и узких мест в их развитии;
- модернизация и обновление парка автотранспортных средств, с учетом соответствия требованиям международных стандартов;
- развитие эффективных транспортно-логистических технологий и перевозочных систем, обеспечивающих снижение автотранспортных издержек в обслуживаемых секторах экономики;
- комплексная информатизация автотранспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем;
- повышение инвестиционной привлекательности автотранспортного бизнеса;
- поддержка отечественных перевозчиков при осуществлении социально значимых автотранспортных услуг и на международном транспортном рынке;
- совершенствование законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей основные направления автотранспортной деятельности;
- установление рациональной сферы использования автомобильного транспорта и повышение уровня его взаимодействия с другими видами транспорта с учетом обеспечения безопасности населения и устойчивого развития всей транспортной системы.

Кроме этого, конкретизированы задачи в отдельных областях деятельности автотранспортной отрасли. На грузовых перевозках предусматривается разработка и реализация комплекса мер по дальнейшему развитию рынка автотранспортных услуг, обеспечивающего ускорение товародвижения и сокращение автотранспортных издержек.

При осуществлении перевозок грузов в смешанном сообщении с участием других видов транспорта необходимо создание условий для опережающего развития контейнеризации.

Для повышения эффективности автотранспортного обслуживания транспортных узлов целесообразно воссоздание систем оперативного управления работой автомобилей, а также развитие систем комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий различных секторов экономики с возложением на предприятия автотранспорта общего пользования функций координирующего органа по управлению этой работой.

В целях повышения эффективности междугородных перевозок грузов следует разработать и реализовать механизм стимулирования загрузки автомобилей на маршрутах при их возврате или в попутном направлении, с учетом возрождения в подотрасли автотранспорта общего пользования узловых транспортно-экспедиционных предприятий, контрольно-диспетчерских пунктов, центров поиска грузов и оперативного управления перевозками.

Среди задач в области развития рынка международных перевозок выделим следующие:

– повышение конкурентоспособности российских перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок грузов и обеспечение уровня равновыгодного паритета с иностранными перевозчиками, для чего требуется создание максимально благоприятного налогового режима - вплоть до отмены таможенной пошлины при приобретении автотранспортных средств иностранного производства;

– осуществление модернизации и обновление автотранспортных средств для международных перевозок грузов и пассажиров за счет их приобретения на первом этапе (до 2006 года), в основном в зарубежных фирмах, а также и у отечественных производителей, освоивших выпуск грузовых автомобилей и автобусов, отвечающих международным требованиям, в количестве не менее 3 тыс. грузовых автомобилей и 400 автобусов в год;

– развитие информационного и телекоммуникационного обеспечения перевозок на международных маршрутах с использованием спутниковых систем и бортовых средств связи.

Для модернизации и обновления парка автотранспортных средств в соответствии с требованиями рынка автотранспортных услуг и условиями эксплуатации автомобилей необходимы:

– разработка и реализация экономического и финансового механизмов, обеспечивающих ускоренную замену изношенных автомобилей, создание целевых фондов для приобретения новых автомобилей, использование льготного банковского кредита и др.;

– передача системы сертификации автотранспортных средств в ведение органов управления транспортом;

– выработка оптимальной политики в области производства автотранспортных средств в России и ее импорта. Стимулирование ввоза тех видов современных автотранспортных средств и комплектующих изделий, которые пока не могут производиться в Российской Федерации;

– развитие при поддержке государства и финансовых структур системы лизинга автотранспортных средств;

– реализация сервисной службы технического обслуживания и ремонта автомобилей.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом до 2010 года может быть увеличен не менее чем на 33-35% или с 6,2 до 8,3 млрд. т. При этом парк эксплуатируемых грузовых автомобилей возрастет с 3,3 до 3,9-4,0 млн единиц. Объем перевозок грузов в международном сообщении возрастет не менее чем на 65-70% или с 19 до 30-32 млн. т.[83].

Таким образом, представив перспективные направления повышения эффективности перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, следует отметить значимость каждого из них. В рамках программных документов Правительства предполагается разработка схем передвижения грузов, их распределение по секторам структуры экономики с целью более полного удовлетворения потребностей предприятий и отраслей, потребителей и производителей, а в целом, для удовлетворения всех субъектов рыночных отношений при активизации за последние годы роли государственной деятельности в процессе модернизации национальной экономики.

3.2 Проектные схемы организации грузоперевозок на российском Дальнем Востоке

Стоящая перед транспортной отраслью и перед транспортными предприятиями России в целом, и Дальневосточном регионе, в частности, проблема обеспечения обратной загрузки автомобильного транспорта грузами является одной из самых животрепещущих. Эта проблема вызвана, в первую очередь, разобщенностью в деятельности транспортных предприятий и владельцев грузов, отсутствием единого координирующего центра, который имел бы возможность решать проблемы коммерческих предприятий транспортной отрасли в области экономики, юриспруденции, информатики и т.д.

На сегодняшний день наиболее остро ощущается нехватка транспортных связей между различными территориями. Недостаточная транспортная связанность между регионами является причиной того, что по показателям эффективности транспортного процесса в Дальневосточном районе она сопоставима с городами линейной территориальной структуры.

Устранение этих недостатков позволит компенсировать ущерб движению по осуществлению грузоперевозок в результате затрудненных транспортных связей через приграничные преграды в КНР, а также разветвленную сеть железных дорог в Приморском и Хабаровском крае. Затрудненность связей объясняется низкой плотностью мостовых переходов, что вызывает значительные перепробеги транспортных потоков и дополнительную нагрузку на дорожную сеть в регионах с высокой плотностью дорожного покрытия.

Эта проблема упирается в отсутствие организации единого информационного пространства, в котором необходимо учитывать интересы всех участников грузоперевозок. Это возможно сделать, если в системе будут представлен такой блок, как информационная составляющая, которая обеспечивает интеграцию между всеми уровнями управления и на межуровневом взаимодействии, а также определяет политику функционирования системы.

Основной грузопоток в мире направлен с Востока, где производятся товары, на Запад, где они потребляются. Россия, обладающая уникальным географическим положением, является мостом между двумя частями света. Казалось бы, российские компании могут построить выгодный бизнес по достаточно простой схеме – необходимо лишь организовать транзитные потоки, а дальше получать доход.

По различным оценкам, на долю России приходится несколько процентов от мирового транзитного грузооборота. Вместе с тем, по данным Стратегия социально-экономического развития Приморского края на 2004–2010 годы [148] эта доля в Дальневосточном регионе составляет около 20 %.

В России, по сути, существует монополия на железнодорожные перевозки. Частным операторам постоянно приходится договариваться с компанией «Российские железные дороги» (РЖД). А РЖД, владеющая инфраструктурой, всегда имеет под рукой инструменты давления на других железнодорожных операторов. Любой же грузовладелец не любит монополии, он всегда ищет альтернативные варианты по цене, временным срокам и предоставляемому спектру услуг.

Недостатки транспортной системы связаны не только с зачастую отсутствующей инфраструктурой, но и с качеством ее обслуживания. Азиатскому или европейскому грузовладельцу невозможно рационально объяснить ситуацию, когда российская таможня останавливает десятки контейнеров под предлогом того, что поступила информации о наличии контрабанды. Несмотря на то, что документы на груз в полном порядке, с таможней приходится договариваться, а на это уходит дополнительное время. Поэтому в следующий раз грузовладелец предпочтет отправить свои контейнеры морем, что снижает конкурентоспособность железнодорожного и автомобильного транспорта по сравнению с морским.

В секторе железнодорожных перевозок сложилась парадоксальная ситуация. Находящаяся в процессе реструктуризации государственная компания РЖД активно действует в сферах, в которых уже успешно работает частный капитал, а направления, где действительно необходимы серьезные денежные капиталовложения, игнорируются. Участников рынков удивляет, что собственник не инвестирует в инфраструктуру, а вкладывает средства в наращивание нефтеналивного подвижного парка. Хотя известно, что частный капитал намного эффективнее управляет подвижным парком. Правда, существует и другое мнение – железнодорожные операторы хотят слишком много (и развитую инфраструктуру, и низкие тарифы), и непонятно, за счет каких доходов в таком случае будут окупаться инвестиции в РЖД.

Российские автомобильные перевозчики пытаются бороться за транзитные грузопотоки, но пока результаты не внушают оптимизма. Основная причина – таможенные и транспортные технологии пересечения границы. По данным Ассоциации автомобильных перевозчиков, время простоя на автомобильных пунктах пропуска на границах России составляет до 30% всего времени оборота автомобилей в международных перевозках. Впрочем, проблемы не ограничиваются только таможней.

Как правило, современное технологическое оборудование – крупный негабаритный груз. В большинстве случаев его доставку на место назначения удобно и эффективно производить посредством автомобилей, так как не все предприятия обладают подъездными железнодорожными ветками. Но практика показывает, что нельзя провезти груз по территории России, не нарушив правила, которые противоречат друг другу. Бывают случаи, когда груз останавливают и арестовывают на государственном же посту автоинспекции, а государство в это время платит неустойку [148].

Эти противоречия говорят о том, что сегодня в любой сфере бизнеса важную роль играют информационные технологии. Но если дело касается транспортной отрасли, ценность информационного взаимодействия многократно возрастает. Километры, города, станции, компании и люди – их великое множество. Погрузка лишь одного железнодорожного состава требует оформления и пересылки массы бумажных документов. Затраты времени на оформление и пересылку документов соизмеримы с затратами на перевозку самих грузов! Однако можно избежать невероятного количества никому не нужной суеты, потери времени.

Крупные компании, например, «ТрансТелеКом», дочерняя структура РЖД, выступила с инициативой создания инфраструктуры удостоверяющих центров, позволяющих создать юридически значимый электронный документооборот при перевозке грузов. Сегодня разработка этой инфраструктуры находится в стадии завершения, и в скором времени протестировать ее возможности смогут пользователи системы ЭТРАН. Это электронная транспортная накладная, которая доступна всем предприятиям, находящимся в сети Internet. Она была внедрена два года назад для улучшения информационного взаимодействия между РЖД и их клиентами. Первыми пользователями стали крупные грузоотправители. Система быстро завоевала популярность среди пользователей железнодорожного транспорта, и сегодня терминалы системы ЭТРАН установлены более чем на 5000 предприятий. Но, несмотря на существенное ускорение перевозки, осталась необходимость заполнения бланков страхования, таможенного декларирования и множества других. Сейчас, как никогда, назрел вопрос о скорейшем внедрении в систему документооборота на транспорте электронной цифровой подписи.

Используются и другие методы совершенствования системы потока грузоперевозок. Например, преимущества от внедрения ЭЦП – электронной цифровой подписи – ощутят уже не только «железнодорожники», но также компании, специализирующиеся на остальных видах грузоперевозок. Ведь использование ЭЦП подразумевает полное отсутствие аналогичного бумажного документа с подписью и печатью.

Как избежать трудностей, возникающих при полностью электронном документообороте? Например, как доказать, что электронный документ действительно пришел от отправителя, а не был создан самим получателем? Ответ на этот вопрос, к счастью, есть. В современных информационных системах широко применяются алгоритмы несимметричной криптографии. Это программные коды, состоящие из двух программных модулей: один подписывает использованием закрытого ключа, другой – с помощью открытого ключа проверяет подпись. ЭЦП является последовательностью символов, которая зависит от текста сообщения и секретного ключа, известного только подписывающему субъекту. Он выдается строго для индивидуального пользования, подобно банковской пластиковой карточке. У него есть даже pin-код, который необходимо вводить в компьютер, чтобы идентифицировать владельца. К закрытому ключу прилагается также сертификат, изготавливаемый удостоверяющим центром, который содержит

информацию о пользователе и удостоверяющем центре, открытый ключ, номер сертификата и время его действия, предназначение закрытого ключа (связанное со служебными полномочиями пользователя) и т. д. Все эти данные подписываются закрытым ключом удостоверяющего центра и имеют юридическую силу. Открытый же ключ в составе сертификата может быть передан партнеру для того, чтобы с его помощью проверить подлинность документа.

Основными задачами решения поставленной проблемы информатизации и контроля по осуществлению перевозки грузов видится в следующих положениях [148]:

- построение строгой иерархической структуры координирующих органов по уровням управления от федерального до местного на договорных основах;
- организация электронной транспортной биржи как регулятора транспортного процесса и транспортных потоков на территории Дальневосточного региона;
- организация единого информационно-аналитического центра с функциями проведения информационного анализа деятельности и выработки управленческих решений по модернизации системы грузоперевозок;
- организация единой информационной системы, обеспечивающей взаимодействие всех уровней управления транспортными потоками, а также взаимодействие на одном уровне, что приведет к синергетическому (общему) эффекту функционирования системы грузоперевозок.

Решение поставленных задач приведет к организации возможности вести постоянный мониторинг транспортного процесса на территории как России, так и на межрегиональном уровне в реальном режиме времени. В оперативном режиме выявлять перекосы в управлении и организации и выработать новые управленческие решения для повышения эффективности функционирования системы и предприятий, входящих в эту систему.

Стоит отметить, что основную роль в обеспечении функционирования системы, играет информация и информационное обеспечение транспортного процесса.

В связи с этим, видятся следующие уровни организации системы:

- информационно-справочное обслуживание процесса грузоперевозок, где решаются вопросы отслеживания передвижения подвижного состава с информированием участников каждого конкретного транспортного процесса, информирование о новых законодательных инициативах в области грузоперевозок, информирование о развитии системы грузоперевозок автомобильным транспортом;
- информационная поддержка и управление электронной транспортной биржи, как регулятора транспортных потоков;
- технологическое управление транспортными потоками с помощью разветвленной организационной структуры, которая функционирует через информационное взаимодействие.

Все эти уровни требуют сильной информационной поддержки и единой информационной системы, которая позволит полноценно координировать деятельность предприятий в транспортной отрасли.

Внедрение такой информационной поддержки с учетом подключения функций финансового обслуживания и научно-образовательного процесса, позволяет существенно повысить эффективность функционирования всей транспортной отрасли в целом и каждого предприятия, в частности.

Организация электронной транспортной биржи, как основного функционального координирующего блока системы, позволяет максимально быстро решать проблему обратной загрузки участников транспортного процесса. Достигается это путем постоянного мониторинга транспортного процесса, проведение аналитических и маркетинговых исследований, участия владельцев груза и транспортных организаций в ее деятельности.

При организации электронной транспортной биржи целесообразно использовать технологию цепного поиска, когда подбор груза и транспорта осуществляется не на одном

плече перевозки, а с учетом движения подвижного состава через несколько населенных пунктов до момента его прихода в исходную точку отправления с последовательными загрузками свободными грузами. А также, с учетом оперативной загрузки в каждой конкретной точке нахождения подвижного состава.

Организационная структура информационной системы предполагает выделение функциональных подразделений на федеральном уровне в отдельные предприятия, а на региональных и местных уровнях эти функции включать в качестве структурных подразделений. Такая структурная детализация позволит системе быть более управляемой. Таким образом, получается разветвленная интегрированная система управления (рис.3.2.1).

Реализуя задачу организации единого информационного пространства, необходимо учитывать интересы всех участников грузоперевозок. Это возможно сделать, если в системе будут представлены следующие основные блоки:

- информационная составляющая, которая обеспечивает интеграцию между всеми уровнями управления и на межуровневом взаимодействии, а также определяет политику функционирования системы;

- финансовая составляющая в лице коммерческого банка, с разветвленной сетью филиалов, который будет обеспечивать взаиморасчеты с предприятиями и высокоскоростную передачу денежных средств в необходимый пункт;

- научно-образовательная составляющая, которая обеспечит исследования, разработку и внедрение новых технологий, повышающих эффективность работы системы, обеспечит выработку управленческих решений и подготовку рекомендаций по функционированию системы, а также будет осуществлять взаимодействие с различными научно-образовательными учреждениями;

- координирующая составляющая, которая обеспечивает взаимодействие всех элементов организационной структуры системы, а также согласует различные вопросы с государственными учреждениями и вырабатывает управленческие решения по функционированию системы в целом и отдельных ее элементов, в частности.

В работе сформулированы рекомендации по формированию матричной организационной структуры центра по координации процессов транспортировки грузов на региональном уровне (рис.3.2.1), способствующего рационализации внутрирегиональных грузопотоков посредством использования единой информационной системы и институтов государственно-рыночного регулирования.



Рис. 3.1. Организационная структура центра по координации процессов транспортировки грузов на региональном уровне

Данная структура предполагает наличие управляющей компании, осуществляющей стратегическое и оперативное руководство деятельностью центра. Основные функции управляющей компании:

- обеспечивает интеграцию между всеми уровнями управления и взаимодействие между элементами организационной структуры центра;
- согласует различные вопросы с государственными учреждениями;
- вырабатывает и реализует управленческие решения по функционированию центра в целом и отдельных его элементов, в частности.

К функциональным подразделениям центра относятся расчетное и информационно-аналитическое управления.

Основная функция расчетного управления заключается в осуществлении взаиморасчетов между грузоперевозчиками и их клиентами, а также высокоскоростную передачу денежных средств в необходимый пункт.

Информационно-аналитическое управление реализует задачу организации единого информационного пространства, в котором необходимо учесть интересы всех участников процесса грузоперевозки.

Линейными подразделениями центра являются отделения, осуществляющие непосредственную работу с грузоперевозчиками и их клиентами. Количество отделений и

их местоположение определяются плотностью транспортных сетей и мощностью грузопотоков.

Построение организационной структуры регионального центра по матричному принципу позволяет обеспечить тесное взаимодействие между его структурными подразделениями и эффективность деятельности посредством использования инструментария системы государственного регулирования (цены, тарифы, инвестиции) и регулирования со стороны рыночных отношений (спрос, предложение, конкуренция).

Создание регионального центра по координации процессов транспортировки грузов с целью осуществления указанных функций будет способствовать эффективной реализации Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)».

Таблица 3.1.

Основные функции и клиенты центра

Функции центра	Клиенты центра
Анализ рынка и инфраструктуры	Государство, региональная власть, грузоперевозчики
Прогнозирование и планирование грузоперевозок	
Сбор и предоставление информации	Грузоотправители (получатели)
Централизация расчетов	Грузоперевозчики, грузоотправители (получатели)
Организация грузоперевозок	Грузоперевозчики, грузоотправители (получатели)
Контроль грузоперевозок	Государство, региональная власть, грузоперевозчики, грузоотправители (получатели)
Обратная связь	Грузоперевозчики

Для реализации информационной системы необходимо также решить проблему правового обеспечения. В рамках этой проблемы необходимо, наравне с решаемыми Министерством транспорта, решить следующие задачи:

- разработка ГОСТа по системам информационного обслуживания транспортного процесса, где были бы рассмотрены комплексы задач, необходимые для реализации этой функции, комплексы классификаторов, требования к системам защиты информации и прочее;

- разработка ГОСТа по организации электронных транспортных бирж, определяющего требования к построению программного обеспечения на основании правовой документации и организации полноценно функционирующей системы;

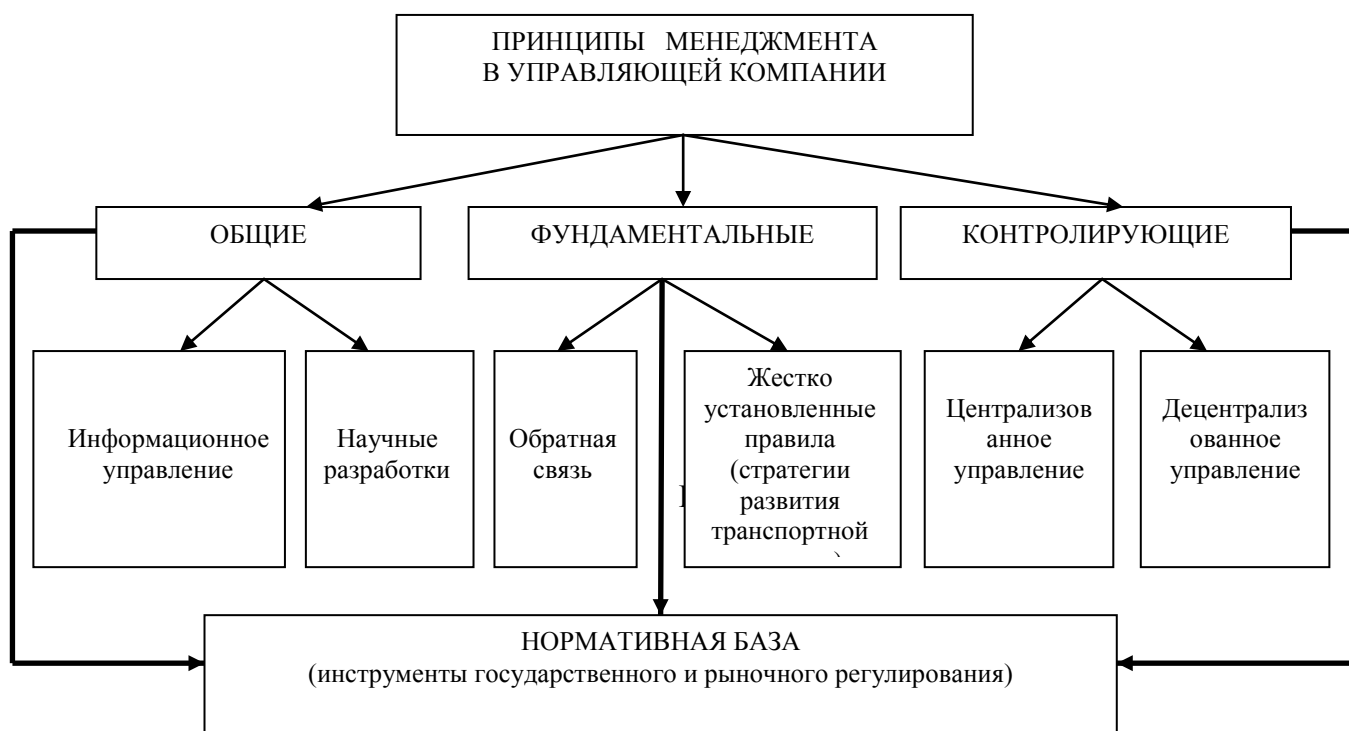
- разработка единого регламентирующего документа по организации транспортного процесса с учетом современных информационных технологий, формирующих единое информационное пространство;

- разработка документа по лицензированию информационной деятельности в области грузоперевозок на территории России с целью сокращения количества малоэффективных информационных систем;

- разработка системы качества информационных систем в транспортной отрасли с целью определения рейтингов компаний, предоставляющих информационные услуги в транспортной отрасли, и выявления недобросовестных участников транспортного процесса.

Одной из составляющих процесса преобразования и порядка выработки управленческих решений на микро- и макроуровнях транспортной системы важно выделение блока информационной составляющей, обеспечивающей интеграцию между всеми уровнями управления как в рамках типологической структуры конкурентоспособности различных видов транспорта, так и с точки зрения соотношения государственных и частных интересов. Алгоритм координации грузоперевозок предполагает формирование структурных подразделений, построенных:

- на общих принципах, включающих систему информационного управления и научные разработки;
- фундаментальные принципы учитывают обратные связи и разомкнутое управление, построенное по программе жестко заданной задачи;
- контролирующие функции, предполагающие оптимальное сочетание централизованного и децентрализованного управления посредством использования инструментария системы государственного регулирования (цены, тарифы, инвестиции) и регулирования со стороны рыночных отношений (спрос, предложение, конкуренция).



3.2. Классификация принципов координационной деятельности функционирования транспортной системы

Таким образом, при характеристике оценки конкурентных преимуществ различных видов транспорта, в частности, железнодорожного и автомобильного, определив перспективные направления повышения эффективности перевозки грузов, при разработке схем совершенствования грузопотоков и разработки модели оптимизации перевозки грузов, выявлена информационная составляющая, обеспечивающая интеграцию между всеми уровнями управления в системе транспорта. Посредством единого координационного центра, включающего финансовую структуру, научно-образовательную и информационную, обеспечивается и контроль, и качество, а главное системность погрузки-разгрузки, что значительно экономит затраты времени на осуществление операций и возрастание прибыли транспортных компаний.

3.3 Модель оптимизации грузоперевозок в регионе на основе конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта

Рыночные отношения, которые формируются в условиях неопределенности и неустойчивости среды, требуют высокоэффективных методов организации перевозок в плане повышения качества обслуживания, что особенно важно при развитии конкуренции на рынке автотранспортных услуг. Это обуславливает необходимость разработки достаточно простых и быстрореализуемых алгоритмов оптимизации перевозок партий

грузов автомобильным транспортом.

Постановка задачи оптимизации перевозок грузов заключается в следующем. Пусть имеется m пунктов отправления однородного продукта (или взаимодополняемых продуктов) и n пунктов потребления. Для каждого пункта отправления заданы объемы производства, а для пунктов потребления – объемы потребности. Известны затраты на перевозку единицы продукции из одного пункта в другой. При этом предполагается наличие данных об объеме поставок с целью разработки предложений по минимизации суммарных транспортных затрат.

Разработка модели оптимизации перевозки грузов заключается в следующем. Пусть необходимо исследовать показатель «транспортный тариф». Это ставки, по которым перевозчик взимает плату за свои услуги. Существуют различные виды тарифов: автомобильный тариф – тариф на оплату перевозок автомобильным транспортом, железнодорожный тариф – цены перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты железнодорожным транспортом.

С целью обоснования модельного подхода к оптимизации перевозки грузов необходимо провести сравнения тарифов на перевозку грузов действовавшие на железнодорожном транспорте до 01.07.2006 года, с тарифами компаний осуществляющих грузоперевозки на автомобильном транспорте. Основываясь на тарифах железнодорожного транспорта, вступивших в силу с 01.07.2006, года проведем сравнение с тарифами на автомобильном транспорте.

В таблице 3.2. отражены средние тарифы железнодорожного транспорта на перевозку грузов в различных направлениях по Российской Федерации, действовавшие до 01.07.2006 года.

Таблица 3.2.

Средние тарифы железнодорожных транспортных компаний,
действовавшие до 01.07.2006 года

Город, станция	Расстояние (км)	За 1 кг	За 1 кг	За 1 м ³	За 1 м ³
		от 1 кг до 1000 кг	от 1000 кг	От 1 м ³ до 20 м ³	От 20 м ³
Хабаровск	780	9-00	9-00	1450	1450
Комсомольск-на-Амуре	904	9-00	9-00	1450	1450
Биробиджан	981	9-00	9-00	1450	1450
Облучье	1100	9-00	9-00	1450	1450
Чита	3200	9-00	9-00	1450	1450
Улан-Удэ	3750	9-00	9-00	1450	1450
Иркутск	4200	9-00	9-00	1450	1450
Красноярск	5300	9-00	9-00	1450	1450
Новосибирск	6050	9-00	9-00	1450	1450
Омск	6354	9-00	9-00	1450	1450
Екатеринбург	7482	11-00	10-00	1550	1500
Москва	9300	11-00	10-00	1550	1500

Из данной таблицы возьмем средние тарифы на перевозку груза по основным направлениям Дальневосточного Федерального округа и составим таблицу 3.3.

Так как перевозка грузов на железнодорожном транспорте рассматривается либо по объему, либо по массе, то обозначим тариф на перевозку груза по объему через $K_{Vж}$, а тариф на перевозку груза по массе через $K_{Мж}$. Их численные значения отображены в таблице 3.3. соответственно в столбцах 4 и 5.

Таблица 3.3.

Средние тарифы на перевозку груза ЖД транспортом по территории ДФО

1	2	3	4	5
i	Город, станция	Расстояние (км), S	За 1 м ³ (К _{Vж})	За 1 кг (К _{Mж})
1	Хабаровск	780	1450 руб.	9 руб.
2	Биробиджан	981	1450 руб.	9 руб.
3	Облучье	1100	1450 руб.	9 руб.
4	Комсомольск-на-Амуре	904	1450 руб.	9 руб.

Как следует из таблицы 3.3., основным критерием расчета стоимости перевозки груза на железнодорожном транспорте является стоимость перевозки одной условной единицы объема груза – 1м³ (столбец 4), или одной условной единицы массы груза – 1кг (столбец 5). Эти стоимости постоянны для Дальневосточного Федерального округа и составляют за 1м³ – 1450 руб. и 1 кг – 9 руб.

Для сравнения характеристики перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, необходимо знать стоимость перевозки груза автомобильным транспортом по территории ДФО.

Результаты исследования показывают, что в области перевозимых товаров на автомобильном и железнодорожном транспорте с учетом объема перевозки, специфики региона, структуры автопарка предприятий, предлагающих услуги грузоперевозок и потребности предприятий в перевозке, необходимо при разработке модели оптимизации перевозки грузов, учитывать среднюю единовременную величину спроса на перевозку груза по направлениям движения как по массе, равную 10000 кг, так и по объему равную 55м³. Причем, эти средние величины используются для автомобильного и для железнодорожного транспорта.

В результате опроса автотранспортных компаний г.Владивостока, участвующих в перевозках грузов, был сделан вывод о том, что во-первых, по рассматриваемым направлениям действует средний тариф, отраженный в таблице 3.4., и во-вторых, что предложенный тариф на перевозку грузов не зависит от параметров объема и массы перевозимого груза и ограничивается лишь техническими параметрами автомобиля.

Таблица 3.4.

Средние тарифы на перевозку груза объемом V=55М³ и массой 10000 кг автомобильным транспортом по территории ДФО

1	2	3	4
i	Город, станция	Расстояние (км)	Затраты на перевозку груза
1	Хабаровск	780	25000
2	Биробиджан	941	28000
3	Облучье	1100	34000
4	Комсомольск-на-Амуре	1180	36000

Сопоставляя результаты таблицы 3.3. и 3.4. можно вывести стоимость перевозки груза по заданным направлениям как по объему (V), так и по массе (M).

Рассмотрим вначале по объему (V).

Для расчета стоимости перевозки (P) по объему необходимо объем перевозимого груза (V), умножить на стоимость перевозки одной условной единицы груза (K_V).

3.1.

$$P = K_V \cdot V,$$

где P – затраты на перевозку груза, руб.; K_V – стоимость перевозки 1м³ груза, руб/ м³; V – объем перевозимого груза, м³.

В таблице 3.4. отражены данные по затратам на перевозку грузов по указанным направлениям от пункта отправления г. Владивосток и расстояния от пункта отправления до пункта назначения автомобильным транспортом, что позволяет определить стоимость перевозки груза - 1 м^3 , и стоимость перевозки груза объемом 1 м^3 на расстояние 1 км. По аналогии с тарифами железнодорожного транспорта, обозначим тариф на перевозку груза автомобильным транспортом по объему через K_{va} .

3.2.

$$K_{va_i} = \frac{P_i}{V},$$

где P_i – затраты на перевозку груза по i -му направлению, руб; V – объем перевозки груза, в данном случае $V = 55\text{ м}^3$.

Следовательно, для определения стоимости перевозки груза на автомобильном транспорте формула (3.1.) примет вид:

$$P_i = K_{va_i} \cdot V, \quad 3.3.$$

где, P_i – затраты на перевозку груза в i -ом направлении, руб.; K_{va_i} – тариф перевозки 1 м^3 груза на автомобильном транспорте в i -ом направлении, руб/ м^3 ; V – объем перевозимого груза, м^3 .

Результаты расчетов отражены в таблице 3.5. в столбце 4.

Таблица 3.5.

Стоимость перевозки 1 кубометра груза на расстояние 1 км на автомобильном транспорте, при перевозке объема $V=55\text{ м}^3$.

1	2	3	4	5	6
i		Расстояние	за 1 м^3 груза (K_{va})	на расстояние 1 км (K_{av_i})	Средний коэффициент $K_{av_{cp}}$
1	Владивосток – Хабаровск	780 км	454 руб/ м^3	0,58	0,56
2	Владивосток – Биробиджан	941 км	513 руб/ м^3	0,54	
3	Владивосток - Облучье	1100 км	600 руб/ м^3	0,55	
4	Владивосток – Комсомольск-на-Амуре	1180 км	654 руб/ м^3	0,54	

Известно, что стоимость перевозки за 1 м^3 на железнодорожном транспорте – 1450 руб. А стоимость перевозки груза 1 м^3 на автомобильном транспорте увеличивается с увеличением дальности перевозки. Это позволяет определить стоимость перевозки груза объемом 1 м^3 на расстояние 1 км. Для этой цели стоимость перевозки 1 м^3 груза в i -ом направлении от пункта отправления до пункта назначения на автомобильном транспорте разделим на расстояние перевозки

3.4.

$$K_{av_i} = \frac{K_{va_i}}{S_i},$$

где K_{va_i} – тариф перевозки 1 м^3 груза на автомобильном транспорте в i -ом направлении, руб/ м^3 ; S_i – длина маршрута i -го направления, км.

Результаты расчетов отражены в таблице 3.5. в столбце 5.

Так как формула для определения стоимости перевозки груза на автомобильном транспорте имеет вид

$$P_i = K_{va_i} \cdot V$$

(3.1*)

где, P_i – затраты на перевозку груза в i -ом направлении, руб.; $K_{va_i} = K_{avi} \cdot S_i$ – тариф перевозки 1 м^3 груза на автомобильном транспорте в i -ом направлении, руб/ м^3 ; V – объем перевозимого груза, м^3 , то формула (3.1.) примет вид:

$$P_i = K_{av_i} \cdot S_i \cdot V, \quad 3.5.$$

где, P_i – затраты на перевозку груза в i -ом направлении, руб.; K_{av_i} – стоимость перевозки 1 м^3 груза на расстояние 1 км на автомобильном транспорте в i -ом направлении (данные из таблицы 3.5. столбца 5), руб/ м^3 ; S_i – расстояние перевозки в i -ом направлении; V – объем перевозимого груза, м^3 .

Как видно из таблицы 3.5. столбца 5 стоимость перевозки груза объемом 1 м^3 на расстояние 1 км автомобильным транспортом при увеличении дальности перевозки почти не меняется и колеблется около среднего значения. На основании этого следует рассчитать средний коэффициент перевозки груза $K_{av_{cp}}$. Данный коэффициент определяется по формуле:

3.7.

$$K_{av_{cp}} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{av_i}}{n},$$

где n – число маршрутов перевозки грузов от пункта отправления до пункта назначения.

Коэффициент оказался равным 0,56, т.е. $K_{av_{cp}} = 0,56$

Данный коэффициент $K_{av_{cp}}$ зависит от состояния рынка транспортных услуг, и характеризует стоимость перевозки груза объемом 1 м^3 на расстояние 1 км на автомобильном транспорте (таблица 3.5 столбец 6).

Теперь найдем коэффициент, характеризующий аналогичную стоимость перевозки груза объемом 1 м^3 на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте. Обозначим его через $K_{ж_i}$:

3.8.

$$K_{ж_i} = \frac{K_{vj_i}}{S_i},$$

где K_{vj_i} – стоимость перевозки 1 м^3 груза на железнодорожном транспорте в i -ом направлении от пункта отправления к пункту назначения (руб/ м^3); S_i – длина пути перевозки (км).

Напомним, что данный коэффициент зависит от состояния рынка транспортных услуг. Результаты расчетов отражены в таблице 3.6. в столбце 5.

Таблица 3.6.

Стоимость перевозки 1 кубометра груза на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте

1	2	3	4	5
i		Расстояние	за 1 м^3 груза (K_{vj})	на расстояние 1 км ($K_{ж}$)
1	Владивосток – Хабаровск	780 км	1450 руб/ м^3	1,86
2	Владивосток – Биробиджан	941 км	1450 руб/ м^3	1,55
3	Владивосток - Облучье	1100 км	1450 руб/ м^3	1,32
4	Владивосток – Комсомольск-на-Амуре	1180 км	1450 руб/ м^3	1,23

По аналогии расчета стоимости перевозки груза на автомобильном транспорте, следует показать формулу определения стоимости перевозки груза на железнодорожном транспорте.

Следовательно, для определения стоимости перевозки груза на железнодорожном транспорте формула (3.1.) примет вид:

$$P_i = K_{VЖ_i} \cdot V, \quad 3.7.$$

где, P_i – затраты на перевозку груза в i -ом направлении, руб.; $K_{VЖ_i}$ – тариф перевозки 1 м^3 груза на автомобильном транспорте в i -ом направлении, руб/ м^3 ; V – объем перевозимого груза, м^3 .

Так как тариф перевозки можно записать в виде $K_{VЖ_i} = K_{Ж_i} \cdot S_i$, то получим

$$P_i = K_{Ж_i} \cdot S_i \cdot V, \quad 3.8.$$

где, P_i – затраты на перевозку груза в i -ом направлении, руб.; $K_{Ж_i}$ – тариф перевозки 1 м^3 груза на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте в i -ом направлении (данные из таблицы 3.6. столбца 5), руб/ м^3 ; S_i – расстояние перевозки в i -ом направлении; V – объем перевозимого груза, м^3 .

Выше представленные результаты расчетов показывают, что с увеличением дальности перевозки грузов на железнодорожном транспорте коэффициент $K_{Ж_i}$ уменьшается. Напомним, что на автомобильном транспорте аналогичный коэффициент остается постоянным и равен 0,56, т.е. $K_{ав.ср} = 0,56$.

Таким образом, для железнодорожного транспорта коэффициент $K_{Ж_i}$ имеет тенденцию стремиться к $K_{ав.ср} = 0,56$.

Ставится задача определить, на каком расстоянии перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом коэффициент $K_{Ж_i}$ и $K_{ав.ср}$ будут равны, т.е. $K_{Ж_i} = K_{ав.ср}$.

$$\text{Выше было показано, что } K_{Ж_i} = \frac{K_v \cdot Ж_i}{S}. \quad 3.9.$$

$$\text{Так как необходимо найти расстояние, то } S_i = \frac{K_v \cdot Ж_i}{K_{Ж_i}}. \quad 3.10$$

В этой формуле известны $K_{VЖ_i} = 1450$ руб/м³, а $K_{Ж_i}$ должно равняться $K_{ав.ср} = 0,56$, т.е. $K_{Ж_i} = 0,56$.

$$\text{Отсюда имеем } S_i = \frac{1450}{0,56} = 2589 \text{ км}.$$

Обозначим данное расстояние через S_1 . Таким образом $S_1 = 2589$ км.

Данная точка $S_1 = 2589$ км показывает, что в этой точке стоимость перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом будут равны друг другу при перевозке груза по «объему» в 1 м^3 . До этой точки выгодно перевозить груз по «объему» автомобильным транспортом, а после данной точки железнодорожным.

Теперь рассмотрим по массе (М).

Для расчета стоимости перевозки (Р) по массе необходимо массу перевозимого груза (М), умножить на тариф перевозки одной условной единицы груза (К_М).

$$P = K_M \cdot M, \quad 3.11.$$

где Р – затраты на перевозку груза, руб.; K_M – тариф перевозки 1кг груза, руб/ кг; М – масса перевозимого груза, кг.

В таблице 3.4. отражены данные по затратам на перевозку грузов по i -м направлениям от пунктов отправления до пунктов назначения и, соответственно, расстояния перевозки грузов автомобильным транспортом, что позволяет определить стоимость перевозки груза массой 1кг на расстояние 1 км. По аналогии с тарифами железнодорожного транспорта, обозначим тариф на перевозку груза автомобильным транспортом по объему через $K_{Маi}$.

$$K_{Ma_i} = \frac{P_i}{M},$$

где P_i – затраты на перевозку груза по i -му направлению, руб; M – масса перевозимого груза, кг.

Результаты расчетов отражены в таблице 3.7. в столбце 4.

Таблица 3.7.

Стоимость перевозки 1 килограмма груза на расстояние 1 км
на автомобильном транспорте

1	2	3	4	5	6
i		Расстоян ие	за 1 кг груза (K_{Ma})	на расстояние 1 км (K_{Ma_i})	Средний коэффициен т $K_{Ma_{cp}}$
1	Владивосток – Хабаровск	780 км	2,5 руб/ кг	0,0031	0,00305
2	Владивосток – Биробиджан	941 км	2,8 руб/ кг	0,0029	
3	Владивосток - Облучье	1100 км	3,3 руб/ кг	0,0030	
4	Владивосток – Комсомольск-на-Амуре	1180 км	3,6 руб/ кг	0,0030	

Как следует из таблицы 3.3., стоимость перевозки (тариф) за 1кг на железнодорожном транспорте – 9 руб. А стоимость перевозки груза 1кг на автомобильном транспорте увеличивается с увеличением дальности перевозки. Это позволяет определить стоимость перевозки груза массой 1кг на расстояние 1 км. Для этой цели стоимость перевозки 1кг груза в i -ом направлении на автомобильном транспорте разделим на расстояние перевозки

3.13.

$$K_{Ma_i} = \frac{K_M a_i}{S_i},$$

где K_{Ma_i} – тариф перевозки 1кг груза на автомобильном транспорте в i -ом направлении, руб/ кг; S_i – направления перевозки, км.

По аналогии с формулой (3.7.) формула расчета стоимости перевозки груза массой (M) на автомобильном транспорте примет вид:

$$P_i = K_{Ma_i} \cdot S_i \cdot M, \quad 3.14.$$

где, P_i – затраты на перевозку груза в i -ом направлении, руб.; K_{Ma_i} – тариф перевозки 1кг груза на расстояние 1 км на автомобильном транспорте в i -ом направлении (данные из таблицы 3.7. столбца 5), руб/ кг; S_i – расстояние перевозки в i -ом направлении; M – масса перевозимого груза, кг.

Результаты расчетов отражены в таблице 3.7. в столбце 5.

Как видно из таблицы 3.7. столбца 5, стоимость перевозки груза массой 1кг на расстояние 1 км автомобильным транспортом при увеличении дальности перевозки мало меняется и можно считать её постоянной. На основании этого рассчитаем средний коэффициент перевозки груза $K_{Ma_{cp}}$. Данный коэффициент определяется по формуле:

3.15.

$$K_{Ma_{cp}} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{Ma_i}}{n}$$

где n – число маршрутов перевозки грузов от пункта отправления до пункта назначения.

Коэффициент оказался равным 0,00305, т.е. $K_{амср} = 0,00305$

Данный коэффициент $K_{амср}$ зависит от состояния рынка транспортных услуг, и характеризует стоимость перевозки груза массой 1кг на расстояние 1 км на автомобильном транспорте (таблица 3.7. столбец 6).

Теперь найдем коэффициент, характеризующий аналогичную стоимость перевозки груза массой 1кг на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте. Обозначим его через $K_{ажі}$.

3.16.

$$K_{ажі} = \frac{K_M \mathcal{J}c_i}{S_i},$$

где $K_{Мжі}$ – тариф перевозки 1кг груза на железнодорожном транспорте в i -ом направлении, руб/ кг; S_i – длина пути перевозки, км.

Напомним, что данный коэффициент зависит от состояния рынка транспортных услуг. Результаты расчетов отражены в таблице 3.8. в столбце 5.

Для железнодорожного транспорта формула (3.11.), т.е. формула расчета стоимости перевозки груза массой (M) на железнодорожном транспорте с учётом преобразований примет вид:

3.17

$$P_i = K_{ажі} \cdot S_i \cdot M,$$

где, P_i – затраты на перевозку груза в i -ом направлении, руб.; $K_{ажі}$ – тариф перевозки 1кг груза на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте в i -ом направлении (данные из таблицы 3.8. столбца 5), руб/ кг; S_i – расстояние перевозки в i -ом направлении; M – масса перевозимого груза, кг.

Таблица 3.8.

Стоимость перевозки 1 килограмма груза на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте

1	2	3	4	5
i		Расстояние	за 1 кг груза ($K_{Мж}$)	на расстояние 1 км ($K_{ж}$)
1	Владивосток – Хабаровск	780 км	9 руб/ кг	0,012
2	Владивосток – Биробиджан	941 км	9 руб/ кг	0,0096
3	Владивосток - Облучье	1100 км	9 руб/ кг	0,0082
4	Владивосток – Комсомольск-на-Амуре	1180 км	9 руб/ кг	0,0076

Результаты расчетов показывают, что с увеличением дальности перевозки грузов на железнодорожном транспорте коэффициент $K_{ажі}$ уменьшается. Здесь необходимо напомнить, что на автомобильном транспорте аналогичный коэффициент остается постоянным и равен 0,00305, т.е. $K_{амср} = 0,00305$.

Таким образом, для ЖД транспорта коэффициент $K_{ажі}$ имеет тенденцию стремиться к $K_{амср}=0,00305$.

Как и в первом варианте расчетов затрат по «объему», так же ставится задача определить, на каком расстоянии перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом коэффициент $K_{ажі}$ и $K_{амср}$ будут равны, т.е. $K_{ажі} = K_{амср}$.

3.18.

$$\text{Ранее было показано, что } K_{ажі} = \frac{K_M \mathcal{J}c_i}{S_i}.$$

Так как необходимо найти расстояние, то $S_i = \frac{K_M Ж_i}{K_a Ж_i}$.

В этой формуле известны $K_M Ж_i = 9$ руб/кг, а $K_a Ж_i$ должно равняться $K_{a,ср} = 0,00305$, т.е. $K_a Ж_i = 0,00305$.

Отсюда имеем $S = \frac{9}{0,00305} = 2950$ км. Обозначим данное расстояние через S_2 . Таким образом $S_2 = 2950$ км.

Данная точка $S_2 = 2950$ км показывает, что в этой точке стоимость перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом будут равны друг другу при перевозке груза по «массе» в 1кг. До этой точки выгодно перевозить груз по «массе» автомобильным транспортом, а после данной точки железнодорожным.



Рис.3.3. Схема структуры предпочтений вида транспорта

Как отражено на рисунке 3.3., до точки $S_1 = 2598$ км выгодно перевозить груз автомобильным транспортом как по «объему», так и по «массе», а после точки $S_2 = 2950$ км, - железнодорожным транспортом, как по «объему», так и по «массе». На отрезке же $[S_1 ; S_2] = [2589 ; 2950]$ км, необходимо подсчитывать стоимости перевозок грузов и автомобильным, и железнодорожным транспортом, как по «объему», так и по «массе». В результате сравнения полученных результатов выбираем оптимальный вариант перевозки грузов по стоимостному фактору.

Дальнейшие исследования, как уже ранее оговаривалось, проведены в области сравнения тарифов железнодорожных транспортных компаний, вступившие в силу с 01.07.2006 года, с тарифами компаний, осуществляющих грузоперевозки на автомобильном транспорте. Исходя из новых тарифов железнодорожного транспорта, определим точку, в которой происходит выравнивание тарифов автомобильного и железнодорожного транспорта.

В таблице 3.9. отражены средние тарифы железнодорожного транспорта на перевозку грузов в различных направлениях по Российской Федерации, вступившие в силу с 01.07.2006 года.

Таблица 3.9.

Средние тарифы железнодорожных транспортных компаний, действовавшие после 01.07.2006 года

Город, станция	Расстояние (км)	За 1 кг	За 1 кг	За 1 м ³	За 1 м ³
		от 1 кг до 1000 кг	от 1000 кг	От 1 м ³ до 20 м ³	От 20 м ³
Хабаровск	780	6-00	5-75	1150	1100
Комсомольск-на-Амуре	904	6-00	5-75	1150	1100
Биробиджан	981	6-00	5-75	1150	1100

Облучье	1100	6-00	5-75	1150	1100
Чита	3200	8-50	7-25	1250	1200
Улан-Удэ	3750	8-50	7-25	1250	1200
Иркутск	4200	8-50	7-25	1250	1200
Красноярск	5300	9-50	8-75	1350	1300
Новосибирск	6050	9-50	8-75	1350	1300
Омск	6354	9-50	8-75	1350	1300
Екатеринбург	7482	11-00	10-25	1500	1550
Москва	9300	12-50	11-75	1500	1550

Возьмем средние тарифы на перевозку груза по основным направлениям Дальневосточного Федерального округа, и составим из них таблицу 3.10.

Напомним, что перевозка грузов на железнодорожном транспорте рассматривается либо по объему, либо по массе, то и обозначим тариф на перевозку груза по объему через $K_{VЖ}$, а тариф на перевозку груза по массе через $K_{МЖ}$. Их численные значения отображены в таблице 3.10. соответственно в столбцах 4 и 5.

Таблица 3.10

Средние тарифы на перевозку груза ЖД транспортом по территории ДФО

1	2	3	4	5
i	Город, станция	Расстояние (км), S	За 1 м ³ ($K_{VЖ}$)	За 1 кг ($K_{МЖ}$)
1	Хабаровск	780	1100 руб.	5,75 руб.
2	Биробиджан	981	1100 руб.	5,75 руб.
3	Облучье	1100	1100 руб.	5,75 руб.
4	Комсомольск-на-Амуре	904	1100 руб.	5,75 руб.

Из таблицы 3.10. следует, что основным критерием расчета стоимости перевозки груза на железнодорожном транспорте, как и в первой части характеристики модельного подхода, является стоимость перевозки одной условной единицы объема груза – 1м³ (столбец 4), или одной условной единицы массы груза - 1кг (столбец 5). Эти стоимости постоянны для Дальневосточного Федерального округа и составляют за 1м³ – 1100 руб. и 1 кг – 5,75 руб.

Для того, чтобы сравнить характеристики автомобильного и железнодорожного транспорта, необходимо также знать тариф на перевозку груза автомобильным транспортом по территории ДФО, на период после 01.07.2006 года.

Как показывают результаты исследования в области перевозимых товаров на автомобильном и железнодорожном транспорте с учетом объема перевозки, специфики региона, структуры автопарка предприятий, предлагающих услуги грузоперевозок и потребности предприятий в перевозке, при разработке модели оптимизации перевозки грузов необходимо учитывать среднюю единовременную величину спроса на перевозку груза от пункта отправления к пункту назначения по массе, равной 10000 кг, и по объему - 55м³. Причем эти средние величины используются как для автомобильного, так и для железнодорожного транспорта.

В результате опроса автотранспортных компаний г.Владивостока, участвующих в перевозках грузов, был сделан вывод о том, что во-первых, по рассматриваемым направлениям действует средний тариф, отраженный в таблице 3.11., и во-вторых, предложенный тариф на перевозку грузов не зависит от параметров объема и массы перевозимого груза и ограничивается лишь техническими параметрами автомобиля.

Таблица 3.11.

Средние тарифы на перевозку груза объемом $V=55\text{ м}^3$ и массой 10000 кг автомобильным транспортом по территории ДФО

1	2	3	4
i	Город, станция	Расстояние (км)	Затраты на перевозку груза
1	Хабаровск	780	25000
2	Биробиджан	941	28000
3	Облучье	1100	34000
4	Комсомольск-на-Амуре	1180	36000

На основе результатов таблицы 3.10. и 3.11. выведем стоимость перевозки груза по заданным направлениям как по объему (V), так и по массе (M).

1) По объему (V).

Для расчета стоимости перевозки (P) по объему необходимо объем перевозимого груза (V), умножить на тариф перевозки одной условной единицы груза (K_v).

3.20.

$$P = K_v \cdot V,$$

где P – затраты на перевозку груза, руб.; K_v – тариф перевозки 1 м^3 груза, руб/ м^3 ; V – объем перевозимого груза, м^3 .

В таблице 3.11. отражены данные по затратам на перевозку грузов по i -м направлениям от г. Владивостока и расстояния от пункта отправления до пункта назначения автомобильным транспортом, что позволяет определить стоимость перевозки груза массой в 1 кг и стоимость перевозки груза объемом в 1 м^3 на расстояние 1 км. По аналогии с тарифами железнодорожного транспорта, обозначим тариф на перевозку груза автомобильным транспортом по объему через K_{va_i} .

3.21.

$$K_{va_i} = \frac{P_i}{V},$$

где P_i – затраты на перевозку груза по i -му направлению, руб; V – объем перевозки груза, в данном случае $V = 55\text{ м}^3$.

Результаты отражены в таблице 3.12. в столбце 4.

Таблица 3.12.

Стоимость перевозки 1 кубометра груза на расстояние 1 км на автомобильном транспорте

1	2	3	4	5	6
i		Расстояние	за 1 м^3 груза (K_{va})	на расстояние 1 км (K_{av_i})	Средний коэффициент K_{av}
1	Владивосток – Хабаровск	780 км	454 руб/ м^3	0,58	0,56
2	Владивосток – Биробиджан	941 км	513 руб/ м^3	0,54	
3	Владивосток - Облучье	1100 км	600 руб/ м^3	0,55	
4	Владивосток – Комсомольск-на-Амуре	1180 км	654 руб/ м^3	0,54	

Стоимость перевозки (тариф) за 1 м^3 на железнодорожном транспорте составляет 1100 руб. А стоимость перевозки груза 1 м^3 на автомобильном транспорте возрастает с увеличением дальности перевозки. Это позволяет определить стоимость перевозки груза объемом 1 м^3 на расстояние 1 км. Для этой цели стоимость перевозки 1 м^3 груза в i -ом

направлении на автомобильном транспорте разделим на i -ое расстояние перевозки

3.22.

$$K_{av_i} = \frac{K_v a_i}{S_i},$$

где K_{v_i} – тариф перевозки 1 м^3 груза на автомобильном транспорте в i -ом направлении, руб/ м^3 ; S_i – направление перевозки, км.

Результаты расчетов отражены в таблице 3.12. в столбце 5, согласно которой видно, что стоимость перевозки груза объемом 1 м^3 на расстояние 1 км автомобильным транспортом при увеличении дальности перевозки остается постоянной. На основании этого следует рассчитать средний коэффициент перевозки груза $K_{av_{cp}}$. Данный коэффициент определяется по формуле:

3.23.

$$K_{av_{cp}} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{av_i}}{n}$$

Он оказался равным 0,56, т.е. $K_{av_{cp}} = 0,56$

Данный коэффициент $K_{av_{cp}}$ зависит от состояния рынка транспортных услуг, и характеризует стоимость перевозки груза объемом 1 м^3 на расстояние 1 км на автомобильном транспорте (таблица 3.12. столбец 6).

Теперь найдем коэффициент, характеризующий аналогичную стоимость перевозки груза объемом 1 м^3 на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте. Обозначим его через $K_{ж_i}$.

3.24.

$$K_{ж_i} = \frac{K_v \mathcal{J}_i}{S_i},$$

где $K_{в_j}$ – тариф перевозки 1 м^3 груза на железнодорожном транспорте в i -ом направлении, руб/ м^3 ; S_i – направление перевозки, км.

Напомним, что данный коэффициент зависит от состояния рынка транспортных услуг. Результаты расчетов отражены в таблице 3.13. в столбце 5.

Таблица 3.13.

Стоимость перевозки 1 кубометра груза на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте

1	2	3	4	5
i		Расстояние	за 1 М^3 груза ($K_{в_j}$)	на расстояние 1 км ($K_{ж}$)
1	Владивосток – Хабаровск	780 км	1100 руб/ м^3	1,41
2	Владивосток – Биробиджан	941 км	1100 руб/ м^3	1,17
3	Владивосток - Облучье	1100 км	1100 руб/ м^3	1,00
4	Владивосток – Комсомольск-на-Амуре	1180 км	1100 руб/ м^3	0,93

Выше представленные расчеты показывают, что с увеличением дальности перевозки грузов на железнодорожном транспорте коэффициент $K_{ж}$ уменьшается. Напомним, что на автомобильном транспорте аналогичный коэффициент остается постоянным и равен $K_{av_{cp}} = 0,56$.

Таким образом, для железнодорожного транспорта коэффициент $K_{ж}$ имеет тенденцию приближаться к значению 0,56 при увеличении дальности перевозки грузов.

Ставится задача определить, как и в первом варианте исследования, на каком расстоянии перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом коэффициент $K_{ж_i}$ и $K_{ав,ср}$ будут равны, т.е. $K_{ж_i} = K_{ав,ср}$.

$$\text{Ранее было показано, что } K_{ж_i} = \frac{K_v \mathcal{E}_i}{S_i}.$$

Так как необходимо найти расстояние, то

3.25

$$S_{ш} = \frac{K_v \mathcal{E}_i}{K_{ж_i}}$$

В этой формуле известны $K_{вж_i} = 1100 \text{ руб/м}^3$, а $K_{ж_i}$ должно равняться $K_{ав,ср} = 0,56$, т.е. $K_{ж_i} = 0,56$.

$$\text{Отсюда имеем } S_i = \frac{1100}{0,56} = 1964 \text{ км}.$$

Обозначим данное расстояние через S_3 , которое будет равно $S_3 = 1964 \text{ км}$.

Данная точка показывает, что на её уровне стоимость перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом будут равны друг другу при перевозке груза по «объему» в 1 м^3 и до этой точки выгодно перевозить груз по «объему» автомобильным транспортом, после неё - железнодорожным.

II) По массе.

Для расчета стоимости перевозки (P) по массе необходимо массу перевозимого груза (M), умножить на тариф перевозки одной условной единицы груза (K_M).

3.26.

$$P = K_M \cdot M,$$

где P – затраты на перевозку груза, руб.; K_M – тариф перевозки 1 кг груза, руб/ кг; M – масса перевозимого груза, кг.

В таблице 3.10. отражены данные по затратам на перевозку грузов по различным направлениям и расстояния от пункта отправления до пункта назначения автомобильным транспортом, что позволяет определить стоимость перевозки груза – 1 кг по всему маршруту и стоимость перевозки груза массой 1 кг на расстояние 1 км. По аналогии с тарифами железнодорожного транспорта, обозначим тариф на перевозку груза автомобильным транспортом по объему через $K_{Ма}$.

3.27.

$$K_{Ма_i} = \frac{P_i}{M},$$

где P_i – затраты на перевозку груза по i -му направлению, руб; M – масса перевозимого груза, в данном случае $M = 10000 \text{ кг}$.

Расчеты были отражены в таблице 3.7. в столбце 4.

Известно, что стоимость перевозки (тариф) за 1 кг на железнодорожном транспорте – 5,75 руб. А стоимость перевозки груза 1 кг на автомобильном транспорте с увеличением дальности перевозки возросла. Это позволяет определить стоимость перевозки груза массой 1 кг на расстояние 1 км. Для этой цели стоимость перевозки 1 кг груза в i -ом направлении на автомобильном транспорте разделим на расстояние пути перевозки

3.28.

$$K_{Ма_i} = \frac{K_M a_i}{S_i},$$

где $K_{Ма_i}$ – тариф перевозки 1 кг груза на автомобильном транспорте в i -ом направлении, руб/ кг; S_i – расстояние от пункта отправления до пункта назначения перевозки, км.

Результаты расчетов отражены в таблице 3.7 в столбце 5 по данным которой, стоимость перевозки груза массой 1кг на расстояние 1 км автомобильным транспортом при увеличении дальности перевозки остается постоянной. На основании этого следует рассчитать средний коэффициент перевозки груза $K_{a_{cp}}$, который определяется по формуле:

$$K_{a_{cp}} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{a_{mi}}}{n} \quad 3.29.$$

где n – число маршрутов перевозки грузов.

В результате расчетов коэффициент стал равным 0,00305, т.е. $K_{a_{cp}} = 0,00305$

Данный коэффициент $K_{a_{cp}}$ зависит от состояния рынка транспортных услуг, и характеризует стоимость перевозки груза массой 1кг на расстояние 1 км на автомобильном транспорте (таблица 3.7. столбец 6).

Теперь найдем коэффициент, характеризующий аналогичную стоимость перевозки груза массой 1кг на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте. Обозначим его через $K_{жi}$.

$$K_{жi} = \frac{K_{M_{жi}}}{S_i}, \quad 3.30.$$

где $K_{M_{жi}}$ – тариф перевозки 1кг груза на железнодорожном транспорте в i -ом направлении, руб/ кг; S_i – расстояние от пункта отправления до пункта назначения перевозки груза, км.

Напомним, что данный коэффициент зависит от состояния рынка транспортных услуг. Результаты расчетов отражены в таблице 3.14. в столбце 5.

Таблица 3.14.

Стоимость перевозки 1 килограмма груза на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте

1	2	3	4	5
i		Расстояние	за 1 кг груза ($K_{M_{ж}}$)	на расстояние 1 км ($K_{ж}$)
1	Владивосток – Хабаровск	780 км	5,75 руб/ кг	0,0074
2	Владивосток – Биробиджан	941 км	5,75 руб/ кг	0,0061
3	Владивосток - Облучье	1100 км	5,75 руб/ кг	0,0052
4	Владивосток – Комсомольск-на-Амуре	1180 км	5,75 руб/ кг	0,0049

Вышепредставленные результаты расчетов показывают, что с увеличением дальности перевозки грузов на железнодорожном транспорте коэффициент $K_{жi}$ уменьшается. Здесь необходимо напомнить, что на автомобильном транспорте аналогичный коэффициент остается постоянным и равен 0,00305, т.е. $K_{a_{cp}} = 0,00305$.

Таким образом, для железнодорожного транспорта коэффициент $K_{жi}$ имеет тенденцию приближаться к $K_{a_{cp}}=0,00305$ при увеличении расстояния перевозки груза.

Как и в первом варианте расчетов расстояния по «объему», так же ставится задача определить, на каком расстоянии перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом коэффициент $K_{жi}$ и $K_{a_{cp}}$ будут равны, т.е. $K_{жi} = K_{a_{cp}}$.

$$\text{Ранее было показано, что } K_{жi} = \frac{K_{M_{жi}}}{S_i}.$$

$$\text{Так как необходимо найти расстояние, то } S_i = \frac{K_{M_{жi}}}{K_{жi}}. \quad 3.31.$$

В этой формуле известны $K_{Мж_i} = 9$ руб/кг, а $K_{ж_i}$ должно равняться 0,00305, т.е. $K_{ж_i} = 0,00305$.

Отсюда имеем $S_i = \frac{5,75}{0,00305} = 1885 \text{ км}$. Обозначим данное расстояние через S_4 . Таким образом $S_4 = 1885$ км.

Данная точка $S_4 = 1885$ км показывает, что на её уровне стоимость перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом будут равны друг другу при перевозке груза по «массе» в 1кг. До этой точки выгодно перевозить груз по «массе» автомобильным транспортом, а после данной точки железнодорожным.



Рис.3.4. Модель структуры предпочтений вида транспорта

Как отражено на рисунке 3.4., до точки $S_4 = 1885$ км выгодно перевозить груз автомобильным транспортом, как по «объему», так и по «массе», а после точки $S_3 = 1964$ км, выгодно груз перевозить железнодорожным транспортом, как по «объему», так и по «массе». На отрезке же $[S_4 ; S_3] = [1885 ; 1964]$ км, необходимо подсчитывать стоимость перевозки грузов и автомобильным, и железнодорожным транспортом, как для перевозки груза по «объему», так и для перевозки по «массе». На основе полученных результатов необходимо выбирать оптимальный вариант перевозки грузов по стоимостному фактору.

Общий вид формулы, определяющей расстояния, а именно, точки принятия решения о выборе способа перевозки:

3.32.

$$S = \begin{cases} \frac{K_{Vж}}{K_{ав,ср}}, & \text{если перевозка груза осуществляется по "объему"} \\ \frac{K_{Мж}}{K_{ам,ср}}, & \text{если перевозка груза осуществляется по "массе"} \end{cases}$$

где,

$K_{Vж}$ – тариф перевозки 1 м^3 груза на железнодорожном транспорте, руб/ кг, $K_{ав,ср}$ – средний тариф перевозки 1 м^3 груза на расстояние 1 км на автомобильном транспорте;

$K_{Мж}$ – тариф перевозки 1кг груза на железнодорожном транспорте, руб/ кг, $K_{ам,ср}$ – средний тариф перевозки 1 кг груза на расстояние 1 км на автомобильном транспорте.

Используя формулу 3.32., можно определить расстояния, на котором, стоимость перевозки груза как автомобильным, так и железнодорожным транспортом выравнивается. В первом случае расстояние, где стоимость перевозки груза выравнивается для перевозки по «объему» автомобильным и железнодорожным транспортом, во втором – расстояние, для которого, стоимость перевозки груза выравнивается для перевозки груза по массе автомобильным и железнодорожным транспортом.

В случае, если расстояние перевозки попадает в интервал $\left[\frac{K_{Vж}}{K_{ав,ср}} ; \frac{K_{Мж}}{K_{ам,ср}} \right]$, то необходимо подсчитывать стоимость перевозки грузов по обеим видам транспорта, как для перевозки груза по «объему», так для перевозки и по «массе». После необходимо

выбирать оптимальный вариант перевозки грузов по стоимостному фактору, что представлено формулой 3.33.

Если дистанция перевозки груза лежит в интервале $[S_1; S_2]$, то вид транспорта будет определяться из условия минимизации стоимости перевозки, которая в свою очередь, будет зависеть от специфики груза и, соответственно, от применяемых при расчете учетных единиц.

Стоимость перевозки, таким образом, будет равна:

(3.33)

$$P = S \cdot N \cdot \min(K_{жп}; K_{ап}),$$

где S — расстояние перевозки груза от пункта отправления до пункта назначения, км;

N — количественная мера груза, выраженная в учетных единицах, кг или m^3 ;

$K_{жп}$ — тариф перевозки одной учетной единицы груза на расстояние 1 км на железнодорожном транспорте, руб/(км· m^3) или руб/(км·кг);

$K_{ап}$ — тариф перевозки одной учетной единицы груза на расстояние 1 км на автомобильном транспорте, руб/(км· m^3) или руб/(км·кг).

Расчеты по представленной авторами методике и использование модели структуры предпочтений вида транспорта могут осуществляться в координационном центре, среди функций которого выделяются: анализ рынка и инфраструктура; планирование грузоперевозок; сбор и предоставление информации; централизация расчетов; организация и контроль грузоперевозок; обратная связь для обоснования экономической целесообразности выбора того или иного вида транспорта при планировании грузоперевозок, а также организациями, предоставляющими транспортные услуги, для определения оптимальных с точки зрения конкурентоспособности тарифных ставок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях быстро меняющихся рыночных отношений исследование конкурентных преимуществ различных видов транспорта, разработка методики их оценки является одной из важных задач в выборе альтернативных вариантов осуществления и развития хозяйственных связей. В соответствии с этим, выполненная работа позволила авторам выделить следующие основные положения решаемой проблемы:

- при исследовании категорий «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества» рассматривается типология зависимостей, которая отражена в схеме, являющейся обобщающим элементом теоретического анализа проводимого исследования, согласно которого конкурентные преимущества рассматриваются как фактор конкурентоспособности. Типологическая структура является методологическим способом, с помощью которого строится теоретическое обоснование и оценка конкурентных преимуществ конкретных уровней функционирования транспортной системы для разработки моделей оптимизации перевозки грузов с конечной целью получения положительных результатов для развития и взаимосвязи национальной экономики и её способности конкурировать на мировом рынке транспортных услуг.

- представлен алгоритм элементов формирования системы координации и выработки рациональных путей осуществления грузоперевозок между различными территориальными образованиями посредством формирования единой информационной системы и институтов государственно-рыночного регулирования. Эта проблема опирается в отсутствие организации единого информационного пространства, в котором необходимо учитывать интересы всех участников грузоперевозок. Одной из составляющих процесса преобразования и порядка выработки управленческих решений на микро- и макроуровнях транспортной системы важно выделение блока информационной составляющей, обеспечивающей интеграцию между всеми уровнями управления как в рамках типологической структуры конкурентоспособности различных видов транспорта, так и с точки зрения соотношения государственных и частных интересов. Алгоритм координации грузоперевозок предполагает формирование структурных подразделений, отраженных в схеме, характеризующей деятельность координационного центра. Организационная структура информационной системы предполагает выделение функциональных подразделений на федеральном уровне в отдельные предприятия, а на региональных и местных уровнях эти функции включать в качестве структурных подразделений. Такая структурная детализация позволит системе быть более управляемой.

Реализуя задачу организации единого информационного пространства, необходимо учитывать интересы всех участников грузоперевозок. Это возможно сделать, если в системе будут представлены следующие основные блоки:

– информационная составляющая, которая обеспечивает интеграцию между всеми уровнями управления и на межуровневом взаимодействии, а также определяет политику функционирования системы;

– финансовая составляющая в лице коммерческого банка, с разветвленной сетью филиалов, который будет обеспечивать взаиморасчеты с предприятиями и высокоскоростную передачу денежных средств в необходимый пункт;

– научно-образовательная составляющая, которая обеспечит исследования, разработку и внедрение новых технологий, повышающих эффективность работы системы, обеспечит выработку управленческих решений и подготовку рекомендаций по функционированию системы, а также будет осуществлять взаимодействие с различными научно-образовательными учреждениями;

– координирующая составляющая, которая обеспечивает взаимодействие всех элементов организационной структуры системы, а также согласует различные вопросы с

государственными учреждениями и вырабатывает управленческие решения по функционированию системы в целом и отдельных ее элементов, в частности.

- методика выбора способа транспортировки на основе выявленных конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта и модель структуры предпочтений вида транспорта в зависимости от расстояния позволяет определить тарифную политику компании перевозчика. Это является важным обстоятельством, позволяющим определить конкурентоспособность транспортных предприятий на основе выявленных конкурентных преимуществ конкретного вида транспорта с целью оптимизации перевозки грузов как внутри компании, так при организации грузоперевозок внутри региона и за его пределами.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Автомобилизация и расселение. Вопросы системного анализа. М. ВНИИ системного анализа. - 1979. - 93 с.
2. Аветикян А.А., Кондрашов В.В. трансконтинентальные железнодорожные магистрали // Железнодорожный транспорт. - 1999. - №4. - с. 26-31.
3. Агафонов Н.Т., Исляев Р.А. Основные положения концепции перехода Российской Федерации на модель устойчивого развития. СПб. -1995. - 177 с.
4. Агранат Т.А. Территория: повышение роли в жизни общества (к постановке проблемы) // Известия АН СССР. Серия географическая. - 1988. -- № 2. - с. 5 - 16
5. Азар В.И., Поляк С.В. Транспорт и туризм. М. Транспорт. - 1973. - 159 с.
6. Азия 2004: экономика, сотрудничество, интеграция. – Сборник ИМЭПИ РАН. - 2004. – 132 с.
7. Аксенов И.Я. Единая транспортная система: Учеб. для трансп. спец. вузов. -М.: Высш. шк. - 1991. - 382 с.
8. Аксенов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. Москва. - 1985 г. - 177 стр.
9. Алексеева С.М. «В/из третьих стран» «Артериальное давление растет» // Автоперевозчик. - №3. - 2007. - с.31-39
10. Андрианов В.Д. Конкурентоспособность России в мировой экономике // Мировая экономика и международные отношения. - 2000. - № 3. - с. 47-57.
11. Аникин Н.И. Стройка века. М. Транспорт. - 1976. - 129 с.
12. Анимица Е.Г., Шарыгин М.Д. Региональная социально-экономическая география. Москва. - 1987. - 158 с.
13. Арсёнов В.И. Россия стремится к интеграции // Транспорт в России. - 2001. - №14. - с.2
14. Атобателе С.О., Швец А.Б. Геокультурологические аспекты изучения транспортной освоенности страны // Известия РГО. - 1993. - №6
15. Атобателе С.О., Швец А.Б. Транспортно-географические районы Нигерии // Известия РГО. 1993. - №1.
16. Ахизер А.С, Гольц Г.А. Неэффективность решений как фактор дезорганизации общества (на примере транспортной системы России) // Бюллетень транспортной информации.
17. Ахполов И.К. Государственное регулирование тарифов транспорта, Бюллетень транспортной информации // Железнодорожный транспорт. – 1987. - №8-9.
18. Багров Н.В. Формирование и развитие межрайонных транспортно-экономических связей территориально-производственного комплекса. На примере Южного экономического района. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата географических наук. - Москва. - МГУ. - 1967. - 19с.
19. Баженов Ю.Н., Чистобаев А.И. От проблемы – к цели. Горизонты комплексных программ. М.- Мысль. - 1987. - 239 с.
20. Байкало-Амурская магистраль: указатель литературы (1925 - 1974 гг). - Новосибирск. - 1986. - 555 с.
21. Байсеркаев О.Н., Бугроменко В.Н. Региональная пространственно-предметная Среда (экспериментальная социально-экономическая география областных и районных таксонов). – Алма-Аты. Рауан. - 1993. - 244 с.
22. Бакланов П.Я. Пространственные системы производства: микроструктурный уровень анализа и управления. Владивосток. - ДВНЦ. - 1986. - 150 с.
23. Бандман М.К. Место Транссиба в экономике России после распада СССР. Новосибирск. - РАН. - 1996. - 70 с.
24. Бандман М.К., Бандман О.Л., Есикова Т.Н. Территориально-производственные

комплексы: прогнозирование процесса формирования с использованием сетей Петри. Новосибирск. - Наука. - 1990. - 302 с.

25. Бардаль А.К. О транспорте реальном и в мечтах-проектах. // ДВ Ученый. - 18.10.2006г.

26. Басин М.А. К теории идеального трансформера // Синергетика и методы науки. - Санкт-Петербург. - Наука. - 1998. - с. 356 - 375.

27. Басин М.А. Основы классификации нелинейных волновых движений, вихрей и транспортных систем // Синергетика и методы науки. Санкт-Петербург. - Наука. - 1998. - с. 95 – 131.

28. Басин М.А., Орлов С.Г. Теоретическое исследование свободной транспортной динамической системы // Синергетика и методы науки. Санкт-Петербург. - Наука. - 1998. - с. 156 – 165.

29. Батищев И.И. «Проблемы и перспективы развития грузового автомобильного транспорта России» // «Автотранспортное предприятие» - 2003 - №1.

30. Батурин А. Б. Оптимальное развитие линейных транспортных систем. - Москва. – 1991. - 258 с.

31. Баулин А.Г. В.И. Ленин и железнодорожный транспорт. - М. 1969. - 107 с.

32. Белановский С.А. Метод фокус - групп. - М.: Изд-во «Никкола-медиа». - 2001. - 280 с.

33. Белов И. В. Экономическая теория транспорта в СССР. Москва. - 1987.

34. Белоусов В.Л., Дранев Я.Н. Практика экономического развития территорий: опыт ЕС и России. - М.: Сканрус. - 2001. - 582 с.

35. Белый Е.М., Барашков С.В. Конкурентоспособность и качество продукции два уровня управления // Маркетинг. - 2002. - № 4. - с. 29-34.

36. Белякова Е.В. Издержки обращения как фактор повышения конкурентоспособности продукции: Автореферат диссертации на соискание ученой степени канд. экон. наук. - [Сиб. аэрокосм. акад.]. – Красноярск. - 2000. - 21 с.

37. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов. Москва. - 1990. - 279 с.

38. Березин В.Ф. Информационное обеспечение транспортного комплекса // Бюллетень Транспортной Информации. - 2001. -№3.

39. Богомазов В.А. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями / СПбГИЭА. - СПб. - 1997. - с.151.

40. Бодрых П.А. Формирование ТНК под влиянием сравнительных и конкурентных преимуществ производителей. Автореферат диссертации на соискание ученой степени канд. экон. наук. Иркутск. - 2005.

41. Бойкова В.В. Методические аспекты повышения конкурентоспособности продукции мукомольных предприятий. - Москва. - 1999. - 182 с.

42. Бугай А.В. Формирование конкурентных преимуществ фирмы в условиях изменяющейся экономики: институциональный подход // Автореферат диссертации на соискание ученой степени канд. экон. наук. – Иркутск. - 2004.

43. Васильев В. Н., Система факторов предпринимательского успеха в «Российское предпринимательство». – 2004. - № 2.

44. Вельможин А.В., Гудков В.А., Сериков А.А. Эффективность транспортной услуги // Грузовое и пассажирское автохозяйство. - 2006. - №7 - с. 40-42.

45. Власова В.М. Основы предпринимательской деятельности. Москва. - “Финансы и статистика”. - 1995.

46. Воронин В. В. Экономическая география Российской Федерации. Самара. - 1997 г. 352 с.

47. Воронов А. Конкурентоспособность промышленной продукции / А. Воронов // Стандарты и качество. – 2003. – № 5. – с. 59-65.

48. Гагарский Ю. А. Закон о смешанных и комбинированных перевозках // Железнодорожный транспорт. - 1998. - №8. - 80 с.
49. Гельвановский М.И., Жуковская В.М., Трофимова И.Н. Конкурентоспособность в микро-, мезо- и макроуровневом измерениях // Российский экономический журнал. - 1998. - № 3. - с. 67-77.
50. Гельвановский М.И., Жуковская В.М., Трофимова И.Н., Чертко Н.Т. Национальная конкурентоспособность: понятия, факторы, показатели // Вопросы статистики. 1999. № 12.
51. Горбашко Е.А. Обеспечение конкурентоспособности промышленной продукции. - СПб. - 1994. - 178 с.
52. Горбашко Е.А., Коровкин И.А. Конкурентоспособность продукции и ее обеспечение в условиях экономики переходного периода // Партнеры и конкуренты. - 2000. - № 9. - с. 39-43.
53. Горин В. С. Развитие института предпринимательства и предпринимательские риски в транспортном комплексе // Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук. - Москва. - 1998.
54. Глухов А.Н. Информационные аспекты обеспечения конкурентоспособности промышленных товаров: Автореферат диссертации на соиск. учен. степ. канд. экон. наук - М., 2000. – 20 с.
55. Гнилитская Е.В. Конкурентоспособность российских операторов на рынке грузовых международных автоперевозок // Бюллетень Транспортной Информации. - 2000. - №12.
56. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях. Практическое пособие. - М: Разум. - 1995. - 215с.
57. Громов. Н. Н. Единая транспортная система: Учеб. для вузов. -М.: Транспорт. - 1987. - 303 с.
58. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. Единая транспортная система. - Москва. - 1995.
59. Громов Н.Н., Персианов В.А., Усков Н.С. Менеджмент на транспорте. - Москва. - 2006. - 528 с.
60. Гурков И.Б., Титова Н.Л. Тенденции изменения конкурентоспособности отечественной продукции // Маркетинг. - 1997. - № 1. - с. 20-34.
61. Григоренко В.Г. Повышение конкурентоспособности Российских транспортных коридоров как императив транспортной стратегии Востока РФ // <http://www.dvcongress.ru/Doklad.Grigorenko.PDF>.
62. Данчиков Е.А. Конкурентоспособность предпринимательских структур и продукции: Автореферат диссертации на соиск. учен. степ. канд. экон. наук. - М., 2002. - 23 с.
63. Данько Т.П. Управление маркетингом (методический аспект): Учебн. пособие. - М.: Инфра-М. - 1997. - 280 с.
64. Долинская М.Г., Соловьев И.Н. Маркетинг и конкурентоспособность промышленной продукции. М.: Изд-во стандартов. - 1991. - 128 с.
65. Дунаев О.Н. Транспорт - решающий фактор конкурентоспособности Российской экономики в условиях глобализации <http://dvo.sut.ru/libr/history/i299mez2/7.htm>
66. Жданкин В.Д. Управление развитием предприятия на основе повышения его конкурентоспособности: Автореферат диссертации на соиск. учен. степ. канд. экон. наук. - М., 2000. - 23 с.
67. Златин А.П., Богданова Т.В. Доступ на рынок автотранспортных услуг // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2006. - №11.
68. Единая транспортная система: Учебник для студентов вузов ж.-д. транспорта/В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин и др.; Под ред. В. Г. Галабурды.- М.: Транспорт. - 1996. - 294с.

69. Единая транспортная система: Учебник для учреждений сред. проф. образования по специальности 2401 «Орг.перевозок и упр. на трансп. (по видам трансп.) / Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков. - 2-е изд., стер.-М.:Академия. - 2004. - 238 с.
70. Елисеев С.Ю. Концепция управления грузовыми перевозками, в транспортных узлах с применением логистических центров // Вестник транспорта. – 2006. - №2 - 3. - с.34-38.
71. Ефанов А.Н., Коваленок Т.П., Тихомиров В.О. Методические указания по расчетам единичных расчетных ставок в автоматическом режиме. Москва. - 1999. - с. 159.
72. Иванов А.П., Иванова О.М., Дорофеев А.Н. Зачем руководителю автоматизированная система // Грузовое и пассажирское автохозяйство. - 2006. - №8. - с. 37-41.
73. Игольников Г., Патрушева Е. Что понимать под конкурентоспособностью, инвестиционной привлекательностью и экономичностью производства // Российский экономический журнал. - 1995. - №11.
74. Калугина С.А. Определение конкурентоспособности продовольственных товаров // Маркетинг в России и за рубежом. – 1997. - № 5. - с. 57-62.
75. Канторович Л. В. Развитие транспортного комплекса. Москва. – 1980. – с. 152.
76. Качество и конкурентоспособность: теория, методология, практика. М. - 1987. - 50 с.
77. Кириченко С.А., Гагарский Э.А. Развитие координации видов транспорта в современных условиях // Бюллетень Транспортной Информации. – 2002. - №5.
78. Колошницын В.Г., Косолапов А.В. Применение интеллектуальных транспортных систем // Грузовое и пассажирское хозяйство. – 2006. - №7.
79. Комарова Т.М., Транспортные коридоры как фактор экономического развития региона (на примере Еврейской Автономной области) // <http://www.ebiblioteka.ru>
80. Костюк Д. НДС и международные услуги, "Податки і бухгалтерський облік". - №46. - <http://referat.niv.ru/referat/referat.pl?&63/ref-7>
81. Кородюк И.С., Прокофьева Т.А. Проблемы развития транспорта в регионах Сибири и Дальнего Востока и формирования интегрированных транспортно-логистических систем // Бюллетень Транспортной Информации. – 2003. - №8.
82. Королев И. Перспективный сектор глобальной экономики <http://www.ebiblioteka.ru/sources/article.jsp?id=4180070>
83. Кузимица В. Два варианта сценария: оптимистический и пессимистический.
84. Курбатова А. В. Транспортный рынок: особенности, возможности, условия конкурентоспособности. // Железнодорожный транспорт. - 1997. - №3. - с. 80.
85. Курганов В.М. Логистические транспортные потоки: Учебно-практическое пособие. - М.: Дашков и Ко. – 2003.
86. Курганов В.М. , Морозов А.С. Формирование системы ключевых показателей // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2006. - №11. - с. 15-23.
87. Куренков П.В. , Экономический механизм регулирования рынка услуг грузового железнодорожного транспорта // Бюллетень Транспортной Информации. – 1996. - №10.
88. Куренков П.В. Правовые взаимоотношения между субъектами рынка транспортных услуг // Железнодорожный транспорт. – 2001. - №11. – с. 51-56.
89. Леонтьев Р.Г., Хмель В.А. Перспективы активизации грузовых перевозок по транссибирскому маршруту: взгляд из Японии // Вестник транспорта. - 2006. - № 8.
90. Ливитин И.Е. Результаты за 2005 год обнадеживают // Грузовое и пассажирское автохозяйство. - 2006. - №2.
91. Липсиц И.В. Экономика без тайн. М.: Дело ЛТД. - 1993. - 205 с.
92. Лобанов М.М., Осипов Ю.М. Основные принципы оценки конкурентоспособности продукции. // Маркетинг в России и за рубежом. - 2001. - № 6. - с. 53-58.

93. Логистика. Транспортная, производственная, информационная. ЮНИТА 1. – Москва. - 1999.
94. Магомедов Ш. Формула конкурентоспособности // Коммерческий вестник. - 1999. - № 9. - с. 22-23.
95. Макеев В.А., Галабурда В.Г., Методология решения экономических проблем развития региональных транспортных систем, Журнал Бюллетень Транспортной Информации. - 2002. - №12.
96. Макеев В.А. Евлахов М.В. Ячник Н.С. , Экономическая оценка конкурентоспособности железнодорожного и автомобильного видов транспорта в регионе // Бюллетень Транспортной Информации. - 2004. - №12.
97. Малихин Е.М. Вопросы развития единой транспортной сети СССР. - Москва. - 1984. - с. 286.
98. Малов В.Ю., Павлов В.Н. Оценка конкурентных преимуществ вариантов транспортных коридоров «Азия-Европа» // Вестник Евроазиатского транспортного союза : Россия в системе международных транспортных коридоров: современное состояние, проблемы, перспективы (по материалам Круглого стола, проведенного Мин. трас. РФ и Евроазиатским транс. союзом 25 фев. 2005 г.). - 2005. - Вып. 1. – с. 197-204.
99. Мальев М.А., Экономический механизм регулирования рынка услуг грузового железнодорожного транспорта // Бюллетень Транспортной Информации. - 1999. - №10.
100. Михайлов О.В. Основы мировой конкурентоспособности. - М.: Познавательная книга. - 1999. - 592 с.
101. Михин А.А. Ускорение развития транспортного комплекса.- М.: Транспорт. - 1987.- 176 с.
102. Мишарин А. Информатизация железнодорожного транспорта в условиях рыночной экономики // Проблемы теории и практики управления. -2003. - №3.
103. Мишин Ю.В. Слагаемые конкурентоспособности // РИСК. - 1999. - № 1. - с. 41-45.
104. Могилевкин И. Транспорт в прошлом и нынешнем веке <http://www.ebiblioteka.ru/sources/article.jsp?id=61777>
105. Мингалева С., Ткачева С. Страны и регионы. Кластеры и формирование структуры региона <http://www.ebiblioteka.ru/sources/article.jsp?id=61499>
106. Николаева Л.А., Николаев Д.А. Информационное обеспечение рынка транспортных услуг. Материалы II всероссийской научно-практической конференции 19-21 ноября 2001 г. // Информационные технологии в управлении и учебном процессе ВУЗа. – Владивосток. - ВГУЭС. - 2001.
107. Николаев Д.А., Воронов, В.И. Проблемы модернизации транспортного обеспечения коммерческой деятельности (На примере Приморского края). Материалы IV международной научно-практической конференции 4-7 июня 2002 г. // Интеллектуальный потенциал ВУЗов на развитие Дальневосточного региона России .- Владивосток. - ВГУЭС. - 2002.
108. Николаев Д.А. Оценка возможностей транспортной системы и грузоперевозок в Приморском крае. Вестник ВГУЭС. - Владивосток. - 2002 - №1.
109. Николаев Д.А. Процессы активизации автомобильных перевозок в регионе // Вклад науки и высшего образования в устойчивое развитие Дальнего Востока.- Владивосток. – ВГУЭС. - 2003.
110. Николаев Д.А. Проблемы развития транспорта в современных условиях // Интеллектуальный потенциал ВУЗов - на развитие Дальневосточного региона России. - Владивосток. - ВГУЭС. - 2003.
111. Николаев Д.А., Латкин А.П. Общетеоретические подходы к оценке преимуществ автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным (на примере Приморского края) // Интеллектуальный потенциал ВУЗов – на развитие Дальневосточного региона России. – Владивосток. - ВГУЭС. – 2004.

112. Николаев Д.А. Финансовая конкурентоспособность предприятий транспортно-экспедиционного обслуживания // Интеллектуальный потенциал ВУЗов – на развитие Дальневосточного региона России.- Владивосток. – ВГУЭС. - 2005.

113. Николаев Д.А. Стратегия развития транспорта в направлении его конкурентоспособности и выявления конкурентных преимуществ при перевозке грузов // Интеллектуальный потенциал ВУЗов – на развитие Дальневосточного региона России. – Владивосток. – ВГУЭС. - 2006.

114. Николаев Д.А., Латкин А.П. Региональные аспекты оценки конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта (на примере Приморского края) // Россия и страны АТР. Проблемы институциональных преобразований в период перехода к рынку. -- 2006.

115. Николаев Д.А., Воронов В.И. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности. Учебное пособие. - Владивосток. - ВГУЭС. - 2004.

116. Николаев Д.А. Оценка динамики перевозки грузов на железнодорожном и автомобильном транспорте в Дальневосточном регионе // Проблемы современной экономики. - 2007. - № 1.

117. Николин В.И. Автотранспортный процесс и оптимизация его элементов. М.: Транспорт. - 1990.

118. Огородов С. Роль государства в повышении конкурентоспособности российских производителей. // Проблемы теории и практики управления. - 2002. - № 1. - с. 46-51.

119. О транспортной стратегии Российской Федерации / Доклад Рабочей группы президиума Государственного Совета Российской Федерации к заседанию Государственного Совета Российской Федерации www.eatu.ru

120. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем/ Под ред. А.В. Кириченко.- СПб.: Питер. - 2004.

121. Петров В. Анализ факторов, показателей и критериев, определяющих успех субъектов рынка в конкурентной борьбе на различных уровнях экономической деятельности (микро, мезо, макро, глобальном) // РИСК. - 1999. - № 4. - с. 4-13.

122. Плужников К.И. Процесс глобализации транспорта продолжается (анализ зарубежной информации за 2006 г.) // Вестник транспорта. – 2007. - №4. - с.31-37.

123. Портер М. Международная конкуренция. М.: Международные отношения. - 1993.

124. Постюшков А. Рейтинг конкурентоспособности // РИСК. - 2001. - № 4. - с. 64-71.

125. Пол Дж. Хэйр. Промышленная реструктуризация как средство усиления национальной конкурентоспособности // Проблемы теории и практики управления. - 2002. - №4. - 23с.

126. Проблемы конкурентоспособности экономики России (материалы "круглого стола") // Маркетинг. - 1997. - № 1. - с. 98-110.

127. Прокофьева Т.А., Роздобудько Н.К. Эффективность развития транспорта в районах нового освоения. – М.: Транспорт, 1986. - 208 с.

128. Приморский край. Уроки рыночных реформ. Владивосток: Издательство Дальневосточного Университета /. Под редакцией А.П. Латкина, В.И. Орлова. - 1997. – 310 с.

129. Рафел М., Рафел Н. Как завоевать клиента. - СПб: Питер Пресс. - 1996. - 352 с.

130. Региональная экономика / Под редакцией Морозовой Т.Г. 1998. - с.406.

131. Региональная экономика / Под редакцией Морозовой Т.Г. 1998. - с.407.

132. Ресурсы сети Internet.

http://www.autoclub.ru/5/14/i30_8228p0.htm

http://autodelo.narod.ru/content/1_1/1_1_4.html

<http://www.ebiblioteka.ru/sources/article.jsp?id=61452>

http://www.eatc.ru/rus/doc.id_1667.book_37.php

- <http://www.info-trans.biz/>
<http://www.gruzo-perevozki.ru/>
http://www.gks.ru/bgd/free/b01_19/IssWWW.exe/Stg/d000/i000630r.htm
<http://www.fctransport.nm.ru>
http://www.mintrans.ru/prensa/Transport_Strategiya.htm
<http://primorsky.ru/primorye/strategy/>
http://www.rosvntr.ru/files/celprog/a_bizplan.doc
http://www.situation.ru/app/rs/books/whitebook/whitebook46.htm#hdr_56
133. Рыбакова Т. Выбор перевозчика // Финансовые известия. - 2003. - № 696. - с. 4.
 134. Рожков К.Л. Страновая и территориальная логистика. - Москва. - 2000. - с. 14.
 135. Ромашко М.В., Проблемы доставки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении // Вестник транспорта. – 2006. - №7.
 136. Сабецкая Г.Р. Система показателей конкурентоспособности потребительских товаров // ЭКО. – 2000. - № 4. - с. 87-92.
 137. Салыгин В. Российские международные автомобильные перевозки на рубеже веков. - http://os1.ru/article/truck/1998_04_A_2005_10_20-17_49_11/
 138. Селезнев А.В. Инфраструктура рынка и конкурентоспособность России // Экономист. – 1996. - №2.
 139. Селезнев А.З. К вопросу о конкурентных преимуществах на товарных рынках. Экономика. - 1996. - №5.
 140. Селезнёв Д. А. Оценка конкурентоспособности предприятия // http://up.botik.ru/~economics/reports_html/seleznev/seleznev.htm
 141. Синько В.И. Конкуренция и конкурентоспособность: основные понятия // Стандарты и качество. - 2000. - № 4. - с. 54-59.
 142. Смехов А. А. Основы транспортной логистики. М.: Транспорт. - 1995.
 143. Смолейчук И.М. Конкурентоспособность легкой промышленности стран Дальнего Востока. - Владивосток: Изд-во ДВГАЭУ. - 2000. - 152 с.
 144. Субботин А.К. Проблемы конкурентоспособности ведущих российских компаний // Россия и современный мир. - 2002. - N 2. - с. 154-166.
 145. Современные услуги: природа, подходы к классификации, качество: Приложение к «Вестнику ИГЭА» №1. - Иркутск: Изд-во ИГЭА. - 2000. - 196 с.
 146. Степанов В.А. «Контрейлерные перевозки: научные «за» и «коммерческие против» // Автоперевозчик. – 2007. - №3. - с.40-48.
 147. Стратегические приоритеты и принципы государственной автотранспортной политики <http://dorogajizni.ru/7/1420605.htm>
 148. Стратегия социально-экономического развития Приморского края на 2004-2010 г. т V. // http://primorsky.ru/primorye/strategy/strategy_5.pdf
 149. Стрельник А.А., Леонтьев Р.Г., Оценка конкурентоспособности транспортных коридоров Дальнего Востока России // Бюллетень Транспортной Информации. – 2001. - №2.
 150. Тарифное руководство № 4. Тарифное руководство № 4. Книга 2. Часть 1.- М.: Транспорт. - 452 с.
 151. Территориальные аспекты развития транспортной инфраструктуры. Владивосток: ДВНЦ АН СССР // Под редакцией В.Н. Бугроменко. - 1984. - 112 с.
 152. Тихомиров Е.Ф., О некоторых особенностях развития грузового автотранспорта в рыночных условиях // Бюллетень Транспортной Информации. - 2005. - №11.
 153. Тихонов Р.М. Конкурентоспособность промышленной продукции. М.: Изд-во стандартов. - 1985. - 176 с.
 154. Транспорт в Приморском крае (статистический сборник).- Владивосток. - 2004.
 155. Транспорт в Приморском крае (статистический сборник).- Владивосток. - 2005.
 156. Транспортная логистика. Учебное пособие под редакцией Миртина Л. Б. М.: Брандес. - 1996.

157. Транспортная стратегия РФ до 2025 года О повышении конкурентоспособности предприятий автомобильного транспорта, осуществляющих перевозки грузов международной торговли России <http://www.logistic.ru/news/2003/2/3/23/8406.html>
158. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. О железнодорожном транспорте в РФ.- М.: Книга сервис. - 2003. - 96с.
159. Фараонова О.Е. , Информатизация контейнерных перевозок на российских железных дорогах // Бюллетень Транспортной Информации - 2002. - №1.
160. Фатхутдинов Р.А. Менеджмент как инструмент достижения конкурентоспособности // Вопросы экономики. - 1997. - № 5. - с. 118-127.
161. Фатхутдинов Р.А. Система обеспечения конкурентоспособности. // Стандарты и качество. Федеральный Закон о конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках. 22 марта 1991 г. № 948-1 (в ред. От 09.10.02. № 122-ФЗ). - 1995. - № 1. - с. 48-52.
162. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент. - М. - 2002. - 892 с.
163. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. - М.: Инфра-М. - 2000. - 312 с.
164. Фатхутдинов Р.А. Менеджмент как инструмент достижения конкурентоспособности // Вопросы экономики. - 1997. - № 5. - с. 118-127.
165. Фатхутдинов Р.А. Система менеджмента: Учебно-практическое пособие, 2-е изд. - М.: ЗАО "Бизнес-школа "Интел-Синтез", 1997. - 352 с.
166. Фатхутдинов Р.А. Система обеспечения конкурентоспособности. // Стандарты и качество. – 1995. - № 1. - с. 48-52.
167. Федеральный Закон о некоммерческих организациях. № 7-ФЗ (в ред. от 28.12.2002). - 1996.
168. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы). - Бизнесплан. <http://www.primstat.ru/katdoc.htm>
169. Финансовое управление инвестициями в автомобильную промышленность http://www.cis2000.ru/publish/books/book_73/ch3_1.shtml?no#St223
170. Хмельницкий А.Д. Развитие рынка грузовых автоперевозок. - // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2006. - №7.
171. Царькова С.М. Методологические аспекты исследования конкурентоспособности переходной экономики России. Автореферат диссертации на соискание ученой степени к.э.н.. М. - 1999.
172. Чеботаев А.А., Кийченко И.М., Щербакова А.Ф., Чеботаев Д.А., Безвредность как основа безопасности транспорта // Вестник транспорта. – 2007. - №4. - с. 13-20.
173. Черный ящик " - на колесах. "ЭиЖ-Сибирь" № 13 (127), июль 2000 год Наука и транспорт Вестник евроазиатского транспортного союза №1 (14) 26 августа 2005 г. // Автомобильный транспорт. – 2004.
174. Чочуа М.П. Интервью с генеральным директором ГУП Мосавтотранс // Грузовое и пассажирское автохозяйство. - 2006. - №2.
175. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник/ Под ред. Проф. К.В. Холопова.- М.: Юристъ. - 2000.
176. Экономическая и социальная география России // Под ред. А.Т. Хрущёва. - 1998. - с.287.
177. Экономическая стратегия повышения конкурентоспособности развитых капиталистических стран. М.: ИНИОН. - 1988. -145 с.
178. Шевелёв А.Ф., Печенежская И.А. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие.- Ростов на Дону: ИЦ «МарТ». - 2001.
179. Щиборщ К.В. Сравнительный анализ конкурентоспособности и финансового состояния предприятий отрасли и/или региона. // Маркетинг в России и за рубежом. – 2000. - № 5. - с. 92-111.

180. Шувалов А.И. Некоторые аспекты оценки конкурентоспособности изделий // Обновление продукции и конкурентоспособности. М.: Знание. - 1991.

181. Шульга Е.Ф. Усков Н.С. Управление международными автомобильными перевозками грузов с использованием космической связи, Журнал Бюллетень Транспортной Информации. - 1999. - №1.

182. Яшин Н.С. Исследование конкурентоспособности промышленного предприятия. – Саратов. - 1997. - 273 с.