

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 ТРАСПОРТА**

Монография

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2008

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	1
1.1. Современные подходы к исследованию конкурентоспособности и конкурентных преимуществ транспортных систем.	1
1.2. Факторы конкурентоспособности и конкурентных преимуществ и их классификация	2
1.3. Методические вопросы оценки конкурентных преимуществ транспортных предприятий	4
ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ	6
2.1. Особенности развития железнодорожного и автомобильного транспорта в условиях рыночных реформ	6
2.2. Оценка динамики перевозки грузов на железнодорожном и автомобильном транспорте	8
ГЛАВА 3. МОДЕЛЬНЫЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ	10
3.1. Перспективные направления повышения эффективности внутрирегиональных перевозок	10
3.2. Проектные схемы организации грузоперевозок на Российском Дальнем Востоке	12
3.3. Модель оптимизации грузоперевозок в регионе на основе конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта	12
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	24
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	49
	1
	54

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., Баликов 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., Ивлев 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.

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 упирается 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.