

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Терёшина Н.П.¹, Подсорин В.А.², Жаков В.В.³
ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» (РУТ (МИИТ))
¹mtk3403@mail.ru, ²podsorin@mail.ru, ³zhakov.v@gmail.com

Аннотация: Инновационный путь развития российской экономики предполагает не только увеличение производства, но, прежде всего, повышение его качества, что в стратегической перспективе обеспечит высокий уровень конкурентоспособности товаров и услуг в стране. Это в полной мере относится и к железнодорожному транспорту, который выполняет основную часть грузовых и пассажирских перевозок на значительной части Евразийского континента. Развитие межгосударственной и межконтинентальной транспортно-коммуникационной сети позволит России внести существенный вклад в решение проблемы формирования глобальной интегрированной логистической системы, отвечающей требованиям нового века.

Ключевые слова: конкурентоспособность транспортных услуг, железнодорожный транспорт, управление транспортными услугами, логистический менеджмент, международный транспортный коридор

1 Управление конкурентоспособностью на транспорте

В настоящее время, в условиях глобализации экономики, создания крупных транснациональных корпораций идет интенсивный процесс формирования международных транспортных коридоров с целью обеспечения ускоренного перемещения больших объёмов материальных потоков между различными странами и континентами на основе внедрения современных логистических технологий доставки грузов.

Инновационный путь развития российской экономики предполагает не только увеличение производства, но, прежде всего, повышение его качества, что обеспечит высокий уровень конкурентоспособности товаров и услуг в стране. Это в полной мере относится и к железнодорожному транспорту, который выполняет основную часть грузовых и пассажирских перевозок на значительной части Евразийского континента. [2]

Для оценки конкурентоспособности перевозок необходимо использовать сочетание методов структурно-функционального анализа, а также подходов, основанных на теории качества продукции и современной концепции маркетинга на транспорте. Управление транспортной конкурентоспособностью основано на применении положений теории регулирования рыночных систем и факторного анализа экономических процессов в транспортном секторе. [1]

Классическое определение конкурентоспособности транспортной продукции понимается как способность выдержать конкуренцию замещающих товаров, услуг, с точки зрения завоевания той доли рынка, которая обеспечивает выгодные продажи транспортной продукции и необходимый рост выручки транспортного предприятия.

Понятие "конкурентоспособность" применимо для различных уровней управления национальной экономики. Таким образом, необходимо дифференцировать конкурентоспособность продукта (услуги), предприятия (организации), отрасли, региона, национальной экономики (страны). Между ними существует прямая и обратная связь. Конкурентоспособность обычно определяется сравнением одного объекта с другими подобными объектами (эталоны). При этом конкурентоспособность на разных уровнях иерархии реализуется через конкурентные преимущества.

2 Стратегические основы развития международной транспортной сети Российской Федерации

Концепция управления процессом доставки товара от изготовителя к потребителю с использованием различных методов ее организации в современной экономической литературе определяется понятием логистики. Это понятие относится ко всем видам и способам доставки. Это особенно важно в случае смешанных сообщений, наиболее трудоемких и затратных с точки зрения их организации и реализации.

В логистическую систему входят следующие компоненты: транспортировка, хранение, обработка, упаковка и управление производственными запасами.

В 2008 году была разработана и утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года (далее – Стратегия). Целью Стратегии является создание условий для устойчивого социально-экономического развития России, повышение мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, что гармонично связано с развитием других отраслей экономики страны. [4]

Следующим шагом эволюции глобальной транспортной системы, согласно утверждённой Стратегии, является развитие системы международных транспортных коридоров. Под международным транспортным коридором (МТК) понимается часть национальной или международной транспортной системы, обеспечивающая значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между конкретными географическими районами и странами, включая подвижной состав и стационарные объекты, все виды транспорта, действующие в этом направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий.

Система МТК нацелена на унификацию национального законодательства, гармонизацию транспортных систем Востока и Запада, создание международной транспортной инфраструктуры, имеющей общие технические параметры и обеспечивающей использование общих транспортных технологий в качестве основы для создания глобальных логистических систем и интеграции национальных транспортных систем в глобальную транспортную систему.[3]

Согласованное взаимодействие различных видов транспорта в зоне МТК и там, где сосредоточены большие грузопотоки, обеспечивает ускоренную и качественную перевозку грузов с высоким уровнем обслуживания клиентов, на основе единого сопроводительного документа, сквозных тарифов и с полной ответственностью экспедитора (оператора) за весь процесс перевозки.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок сосредоточены по осям Запад-Восток и Север-Юг и совпадают с основными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России.

В контексте расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов системе международных транспортных коридоров принадлежит ведущая роль в решении стратегических задач, связанных с обеспечением межгосударственных, экономических, культурных и иных связей. [5]

Согласно оценкам ведущих учёных в сфере транспортной и национальной экономики, в начале 21 века ожидается наиболее интенсивное развитие торговли между рынками Восточной и Юго-Восточной Азии и Европы. Общий объем грузов в контейнерах между Западной Европой и Восточной Азией составляет более 6 млн TEU, общая стоимость товарной массы 250 млрд. долл. Эти перевозки осуществляются, в основном, традиционным южным морским путем, срок доставки груза по которому достигает 35 дней.

3 Перспективы реализации транзитного потенциала транспортной системы России

Развитие сети МТК позволит России реализовать потенциал её транспортной системы и переключить значительную часть транзита между Восточной Азией и Европой (до 10-15%) на свои транспортные коммуникации и сократить общее время перевозки грузов в 2-3 раза.

Транзит - перемещение по территории России грузов третьих стран под контролем таможенных органов без взимания таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам мер государственной экономической политики. По сути, транзит - это совокупность транспортных услуг, когда груз и транспортное средство перемещаются по территории России и позволяют эффективно использовать отечественные транспортные системы, стимулируя их совершенствование. В ряде европейских стран - Польше, Германии, Венгрии, Австрии, Нидерланды и другие - транзит превратился в доходы бюджета. Например, в Нидерландах доля транзитных доходов составляет более 40% от общего объема доходов от экспорта услуг.

Таким образом, наша страна, занимающая более 30% территории Евразийского континента и объединённая высокоразвитой транспортной системой, является естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи на этом направлении. Однако мощный транзитный потенциал России используется слабо - на транзитные перевозки контейнеров в настоящее время составляет лишь около 1,5% от их общей стоимости.

У России есть значительные возможности радикально изменить расстановку сил. Для этого необходимо обеспечить, прежде всего, ускоренную модернизацию МТК на базе современных

логистических центров (ЛЦ), в том числе в направлении Японии, Кореи и Китая с целью привлечения международных транзитных грузопотоков.

Международный транзит в широтном направлении по Транссибирской магистрали не только обеспечит дополнительные финансовые поступления, но и будет способствовать развитию богатейших территорий Сибири и Дальнего Востока. Это простимулирует развитие транспортной инфраструктуры в зоне перспективных месторождений топливно-сырьевых ресурсов и будет условием для обеспечения экономической безопасности страны. Кроме того, с развитием транспортных путей будет увеличиваться промышленное производство на обширных, слабо развитых территориях, активизироваться социально-экономическая сфера Сибири и Дальнего Востока, будут созданы условия для демографического восстановления региона. Рост численности населения и укрепление экономического потенциала малонаселенных приграничных территорий позволит снизить угрозу нарушения территориальной целостности государства на его восточных границах. [5]

Другой международный евразийский МТК направления Север-Юг обеспечит транзитное сообщение через Россию для Северной и Центральной Европы с государствами Персидского залива и Индией.

Создание паромной переправы "Санкт-Петербург-Калининград - немецкие порты (Мукран и Киль)", которая также позволяет решить проблему транспортно-экономических связей с отдельной российской территорией, Калининградской областью, направлено на укрепление транзитной независимости России в балтийской зоне.

Международные транспортные коридоры сыграют значительную роль в повышении эффективности внешней торговли России и развитии мировой логистической системы на основе инновационных технологий. В настоящее время объем перевозок экспортно-импортных грузов на базе МТК составляет около 400 млн тонн в год. Привлечение около 5-7% от общего объема транзитных перевозок на евразийском направлении в транспортные коммуникации России обеспечит рост годовой выручки национальных транспортных и операторских компаний на 2-3 млрд. долларов к 2025 году.

Литература

1. *Bubnova G.V., Efimova O.V., Sokolov Y.I., Akopova E.S.* Management of risks and economic processes in russian railways ojsc in digital economy. *Dostizhenija v oblasti intellektual'nyh sistem i vychislenij* [Advances in Intelligent Systems and Computing], 2019, Vol. 726. pp. 320-325.
2. *Kazanskaya L.F., Palkina E.S.* Innovative imperatives for competitiveness of national transport systems in conditions of globalization. *Globalizacija i ee social'no-jekonomicheskie posledstvija, materialy 16-j mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii* [Globalization and its socio-economic consequences, 16th international scientific conference proceedings], 2016, TS I-V, Rajecke Teplice, Slovakia, pp. 839-846.
3. *Mezhokh Z.P.* System approach to the problem of risk management in transport companies. *Vklad transporta v nacional'nuju jekonomicheskiju bezopasnost'. Sbornik trudov mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoi konferencii* [The contribution of transport to national economic security. Collection of Proceedings of the International Scientific and Practical Conference], 2016, Moscow, Russia, pp. 181-185. (In Russian)
4. *Sokolov Yu.I., Kozhevnikov R.A., Korisheva O.V.* Contribution of transport to national economic security. *Jekonomika zheleznyh dorog* [Economics of railways], 2016, vol. 9, pp. 49-53. (In Russian)
5. *Tereshina N.P., Zhakov V.V.* (2017). Modern aspects of controlling the competitiveness of transport complex, based on innovative management system. *Desjataja mezhdunarodnaja konferencija «Upravlenie razvitiem krupnomasshtabnyh sistem» (MLSD)* [Tenth International Conference Management of Large-Scale System Development (MLSD)], 2017, Moscow, Russian Federation, vol. 2, pp. 114-116.