

УДК 338.2

Мойсиевич Н.В., Котельникова К. В., Н.В Попова

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Аннотация

Разработка и модификация ранее предложенных методических и практических рекомендаций по повышению конкурентоспособности железнодорожного и речного видов транспорта является целью исследования.

Достижение поставленной цели исследования потребовало решения следующих задач: 1) исследовать макросреду и состояние транспортного комплекса России; 2) провести анализ различных подходов определения конкурентоспособности видов транспорта; 3) предложить обобщающее определение конкурентоспособности; 4) модифицировать методiku определения повышения качества и эффективности транспортного обслуживания в регионе; 5) провести экономическую оценку конкурентоспособности видов транспорта в регионе;

Ключевые слова: конкурентоспособность, экономическая оценка, железнодорожный транспорт, речной транспорт, анализ, эффективность.

Объектом исследования являются железнодорожный и речной транспорт Приволжского федерального округа.

Предметом исследования являются транспортно-экономические отношения, возникающие при организации работы транспортных предприятий.

Научная новизна проведенных исследований заключается в следующем: конкретизировано понятие конкурентоспособности: конкурентоспособность как обобщенная экономическая категория характеризует экономическую ситуацию, включая проектные, производственные, распределительные и потребительские аспекты результатов экономической деятельности. Конкурентоспособность присуща всем элементам экономической системы, в различной степени, и, проявляясь

в ситуациях конфликта, имеет в качестве последствий перераспределение долей рынка в соответствующих сегментах; усовершенствована методика оценки конкурентоспособности видов транспорта региона; предложена методика определения синергетического эффекта применимо к видам транспорта; обоснованы подходы и даны методические рекомендации по оценке перспективного развития транспортного комплекса региона; обоснована экономическая целесообразность ведения функций единого экспедитора системой фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» [1-10]. Практическая значимость исследования определяется доведением ряда теоретических положений и выводов по исследуемому вопросу до конкретных практических рекомендаций и предложений по повышению конкурентоспособности железнодорожного и речного видов транспорта, что влечет за собой повышение качества транспортного обслуживания и улучшение показателей социально – экономического развития отдельно взятого региона России.

Основу методики экономической оценки конкурентоспособности видов транспорта региона, разработанной в настоящей работе, составляет система показателей качества транспортного обслуживания, жизнедеятельности и хозяйствования региона, представленная в форме косоугольной матрицы.

Среди методов решения проблем, связанных с качеством, эффективностью и конкурентоспособностью транспортного обслуживания (различных видов транспорта) косоугольная матрица занимает особое положение, представляя собой отдельный подход, систематически объединяя множество разнообразных методов. Данный подход может быть использован, во-первых, для определения перечня проблем, их приоритета, их кластеризации и объединения в иерархически связанную совокупность; во-вторых, для анализа признаков, формулировки и проверки гипотез, а также выявления причин; в-третьих, для оценки альтернативных решений, проектов, шкалирования и ранжирования альтернатив; наконец, для

планирования, контроля и разработки других шагов решения проблем качества, эффективности и обеспечения конкурентоспособности. Элементами матрицы служат количественные показатели экстенсивности использования ресурсов (критериальным показателем качества транспортного обслуживания). Матрица строится путем вычисления отношений некоторого представительного ряда абсолютных количественных показателей, к которым, согласно, можно отнести следующие 4 группы: 1) Критериальные показатели качества транспортного обеспечения региона; 2) Критериальные характеристики качества транспортного обслуживания грузовладельца; 3) Критериальные характеристики качества и эффективности транспортного обеспечения региона; 4) Критериальные показатели качества работы транспортного предприятия транспортной системы региона.

Моделирование осуществляется на основе некоторой иерархической структуры согласования решения проблем развития региональной транспортной системы, которая состоит из пяти уровней: 1. Транспортное предприятие; 2. Грузовладелец; 3. Регион; 4. Отрасль; 5. Страна.

Выделяем три класса показателей, или критериев качества транспортного обеспечения: 1) Показатели транспортного предприятия (системы региона): выручка (В), контингент (К), фонд оплаты труда (U), материальные затраты (М), основные производственные средства (F), амортизация (А), оборотные активы (Е); 2) Показатели транспортного обеспечения региона: длина путей сообщения в регионе (L), фактически выполненный в регионе объем перевозок (Р) и грузооборот (PI), затраты грузовладельцев (З), прибыль от перевозок (П); 3) Характеристики региона: площадь территории (S), население (N), валовый региональный продукт (Q), транспортная доступность (И).

Основную строку и основной столбец матрицы занимают количественные показатели, перечисленные выше и характеризующие конкурентоспособность видов транспорта региона. В косоугольной части матрицы приведены относительные показатели — показатели интенсивности

использования ресурсов. Данная матрица агрегирует показатели качества транспортного обслуживания, жизнедеятельности и хозяйствования в регионе, поскольку согласно работам. система управления качеством транспортного обслуживания региона представляется в виде последовательно соединенных подсистем, охваченных обратной связью: качество транспортного обслуживания грузовладельцев и населения региона, качество транспортного обеспечения региона, качество работы транспортного предприятия, качество жизнедеятельности и хозяйствования в регионе.

Показатели экстенсивности использования ресурсов	Показатели интенсивности использования ресурсов (относительные)														
	(3)					(2)					(1)				
В	В _В	В _О	В _Н	В _С	В _К	В _У	В _М	В _Ф	В _А	В _Е	В _Л	В _Р	В _{Р₁}	В _З	В _Ц
К	К _В	К _О	К _Н	К _С	К _К	К _У	К _М	К _Ф	К _А	К _Е	К _Л	К _Р	К _{Р₁}	К _З	К _Ц
У	У _В	У _О	У _Н	У _С	У _К	У _У	У _М	У _Ф	У _А	У _Е	У _Л	У _Р	У _{Р₁}	У _З	У _Ц
М	М _В	М _О	М _Н	М _С	М _К	М _У	М _М	М _Ф	М _А	М _Е	М _Л	М _Р	М _{Р₁}	М _З	М _Ц
Ф	Ф _В	Ф _О	Ф _Н	Ф _С	Ф _К	Ф _У	Ф _М	Ф _Ф	Ф _А	Ф _Е	Ф _Л	Ф _Р	Ф _{Р₁}	Ф _З	Ф _Ц
А	А _В	А _О	А _Н	А _С	А _К	А _У	А _М	А _Ф	А _А	А _Е	А _Л	А _Р	А _{Р₁}	А _З	А _Ц
Е	Е _В	Е _О	Е _Н	Е _С	Е _К	Е _У	Е _М	Е _Ф	Е _А	Е _Е	Е _Л	Е _Р	Е _{Р₁}	Е _З	Е _Ц
Л	Л _В	Л _О	Л _Н	Л _С	Л _К	Л _У	Л _М	Л _Ф	Л _А	Л _Е	Л _Л	Л _Р	Л _{Р₁}	Л _З	Л _Ц
Р	Р _В	Р _О	Р _Н	Р _С	Р _К	Р _У	Р _М	Р _Ф	Р _А	Р _Е	Р _Л	Р _Р	Р _{Р₁}	Р _З	Р _Ц
Р ₁	Р _{1В}	Р _{1О}	Р _{1Н}	Р _{1С}	Р _{1К}	Р _{1У}	Р _{1М}	Р _{1Ф}	Р _{1А}	Р _{1Е}	Р _{1Л}	Р _{1Р}	Р _{1Р₁}	Р _{1З}	Р _{1Ц}
З	З _В	З _О	З _Н	З _С	З _К	З _У	З _М	З _Ф	З _А	З _Е	З _Л	З _Р	З _{Р₁}	З _З	З _Ц
Ц	Ц _В	Ц _О	Ц _Н	Ц _С	Ц _К	Ц _У	Ц _М	Ц _Ф	Ц _А	Ц _Е	Ц _Л	Ц _Р	Ц _{Р₁}	Ц _З	Ц _Ц
С	С _В	С _О	С _Н	С _С	С _К	С _У	С _М	С _Ф	С _А	С _Е	С _Л	С _Р	С _{Р₁}	С _З	С _Ц
Н	Н _В	Н _О	Н _Н	Н _С	Н _К	Н _У	Н _М	Н _Ф	Н _А	Н _Е	Н _Л	Н _Р	Н _{Р₁}	Н _З	Н _Ц
О	О _В	О _О	О _Н	О _С	О _К	О _У	О _М	О _Ф	О _А	О _Е	О _Л	О _Р	О _{Р₁}	О _З	О _Ц
И	И _В	И _О	И _Н	И _С	И _К	И _У	И _М	И _Ф	И _А	И _Е	И _Л	И _Р	И _{Р₁}	И _З	И _Ц

Рис.1. Косоугольная матрица показателей качества транспортного обслуживания, жизнедеятельности и хозяйствования в Приволжском регионе в рамках оценки конкурентоспособности железнодорожного и речного видов транспорта.

Основой методики является определение доли влияния относительных показателей качества транспортного обслуживания на изменение (темпа роста, прироста) выручки. Общий эффект улучшения качества транспортного

обслуживания в регионе зависит от показателей, или критериев качества транспортного обеспечения, поименованных выше:

$$\Delta \mathcal{E} = f(K, U, M, F, A, E, L, P, Pl, Z, \Pi, S, N, Q, I)$$

Расчет $\Delta \mathcal{E}$ проводится суммированием показателей относительной экономии ресурсов с выделением транспортного и внутритранспортного эффекта с учетом региональных аспектов. Общий эффект от улучшения качества транспортного обслуживания, жизнедеятельности и хозяйствования в регионе складывается из следующих компонент:

$$\Delta \mathcal{E} = \Delta \mathcal{E}(\text{тр}) + \Delta \mathcal{E}(\text{об}) + \Delta \mathcal{E}(\text{вн}),$$

где $\Delta \mathcal{E}(\text{тр})$ - эффект от улучшения качества работы транспортного предприятия (транспортный эффект); $\Delta \mathcal{E}(\text{об})$ - эффект от улучшения качества транспортного обеспечения региона (региональный аспект); $\Delta \mathcal{E}(\text{вн})$ - эффект от улучшения качества жизнедеятельности и хозяйствования в регионе (внутритранспортный эффект). Далее,

$$\Delta \mathcal{E}(\text{тр}) = \Delta \mathcal{E}(K) + \Delta \mathcal{E}(U) + \Delta \mathcal{E}(M) + \Delta \mathcal{E}(F) + \Delta \mathcal{E}(A) + \Delta \mathcal{E}(E),$$

$$\Delta \mathcal{E}(\text{об}) = \Delta \mathcal{E}(L) + \Delta \mathcal{E}(P) + \Delta \mathcal{E}(Pl) + \Delta \mathcal{E}(Z) + \Delta \mathcal{E}(\Pi),$$

$$\Delta \mathcal{E}(\text{вн}) = \Delta \mathcal{E}(S) + \Delta \mathcal{E}(N) + \Delta \mathcal{E}(Q) + \Delta \mathcal{E}(I),$$

где $\Delta \mathcal{E}(K)$ - эффект от сокращения численности работников, выраженный через экономию заработной платы; $\Delta \mathcal{E}(U)$ - эффект от индексации заработной платы; $\Delta \mathcal{E}(M)$ - эффект от сокращения расходов на материалы; $\Delta \mathcal{E}(F)$ - эффект от улучшения использования основных производственных средств; $\Delta \mathcal{E}(A)$ - эффект от сокращения амортизационных расходов; $\Delta \mathcal{E}(E)$ - эффект от улучшения использования оборотных средств; $\Delta \mathcal{E}(L)$ - эффект от улучшения использования транспортной сети региона; $\Delta \mathcal{E}(Q)$ - эффект от роста ВРП; $\Delta \mathcal{E}(I)$ - эффект от улучшения транспортной доступности; и т.д., в общем случае: $\Delta \mathcal{E}(I)$ - эффект от изменения показателя I.

Расчет относительной экономии осуществляется на основе корректировки количественных показателей, характеризующих влияние деятельности транспорта региона на темп роста выручки транспортного предприятия, полученной от этой деятельности.

Модификация методики определения повышения качества и эффективности транспортного обслуживания в регионе, основанной на косоугольной матрице показателей качества транспортного обслуживания, жизнедеятельности и хозяйствования в регионе. Матрица представлена количественными характеристиками: показателями экстенсивности использования ресурсов, а также качественными показателями интенсивности использования ресурсов, которые делятся на транспортные, региональные и вне транспортные.

По результатам проведенного исследования и на основе имеющейся базы теоретических и методологических подходов, полученных в работе научных и практических результатов, сформулированы следующие выводы и предложения:

1. Современное состояние и характер развития транспортного комплекса России определяет необходимость совершенствования и развития системы государственного регулирования развития транспортного комплекса.

2. Существуют различные пути повышения конкурентоспособности отдельных видов транспорта, к числу которых можно отнести гибкую тарифную политику, повышение экологичности перевозок.

3. Проведенные в диссертационном исследовании расчёт синергетического эффекта свидетельствуют о значительном суммарном экономическом эффекте от организации смешенного железнодорожно-водного сообщения в Поволжском федеральном округе.

4. Обосновано применение принципа «одного окна» в организации смешенных перевозок на примере системы фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД».

Список литературы

1. Корнаторова О.С., Мойсевич Н.В. Маркетинговые исследования рынка нефтеперевозок в регионе Куйбышевской железной дороги // Вестник транспорта.- 2006.- № 10.- С.37-42.

2. Страчков В.А., Мойсевич Н.В., Тарасова Т.М. Развитие методов фирменного транспортного обслуживания в системе дорожного ЦФТО (на Куйбышевской железной дороге – филиале ОАО «РЖД») // Бюллетень транспортной информации.- 2009.- № 4.- С.20-33 (начало); № 5.- С.23-30 (окончание).
3. Куренков П.В., Нехаев М.А., Мойсевич Н.В. Применение форсайт-технологий в управлении транспортным комплексом // Вестник транспорта.- 2012.- № 3.- С.36-44.
4. Мойсевич Н.В. Оценка логистического взаимодействия железнодорожного и речного видов транспорта региона // Вестник транспорта.- 2012.- № 4.- С.16-19.
5. Мойсевич Н.В. Экономическая оценка синергетического эффекта взаимодействия железнодорожного и речного видов транспорта региона // Экономика железных дорог.- 2013.- № 1.- С.22-33.
6. Мохонько В.П., Исаков В.С., Куренков П.В. Проблемы создания ситуационно-аналитической системы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте // Бюллетень транспортной информации.- 2004.- № 9.- С.22-27.
7. Мохонько В.П., Исаков В.С., Куренков П.В. Система поддержки принятия экономически обоснованных решений // Экономика железных дорог.- 2005.- № 1.- С.18-26.
8. Мохонько В.П., Исаков В.С., Куренков П.В. Ситуационное управление перевозочным процессом // Транспорт: наука, техника, управление: Сб. ОИ / ВИНТИ.- 2004.- № 11.- С.14-16.

Moysievich N.V, Kotelnikova K.V, Popova N.V

ECONOMIC ASSESSMENT OF COMPETITIVENESS INTERACTION AND MODES OF
TRANSPORT

Annotation

The development and modification of the previously proposed methodological and practical recommendations to improve the competitiveness of rail and river transport vie-ing is the aim of re-search.

Achieving this goal required a study of the following solutions, villas: 1) to explore the macro and the state of the transport complex of Russia; 2) CHECK STI analysis of different approaches determining the competitiveness of transport; 3) suggest generalizing the definition of competitiveness; 4) modify the method for determining the quality and efficiency of transport service in the region; 5) carry out an economic assessment of the competitiveness of the types of transport in the region;

Key words: competitiveness, economic evaluation, railways, river transport, analysis, efficiency.