

ОСОБЕННОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ

Шовикова Екатерина Владимировна

студент 4 курса, кафедра «Менеджмент» ДВГУПС, РФ, г. Хабаровск

Данильчук Марина Александровна

научный руководитель, старший преподаватель кафедры «Экономика», ДВГУПС, РФ, г. Хабаровск

Переход России к инновационному социально-ориентированному пути развития требует от отечественной транспортной системы развития опережающими темпами. При этом миссия государства в сфере транспорта определяется через создание условий для улучшения качества жизни и удовлетворения потребностей человека и экономики через доступ к безопасным, экономичным и качественным транспортным услугам [7]. Для ее выполнения необходима современная инфраструктура и транспортные средства.

Транспорт является системообразующей отраслью, которая обеспечивает не только перемещение грузов и перевозку пассажиров, но наряду с этим служит катализатором для промышленного роста, создавая спрос на высокотехнологичную продукцию различных сфер народного хозяйства [5]. Наряду с географическим положением и природными ресурсами инфраструктурные возможности транспортной системы определяют конкурентные преимущества страны. Благодаря транспорту происходит структуризация рыночной экономики, формируется единое экономическое пространство.

В условиях роста конкуренции ни одна страна мира, не имея сильных позиций в транспортной сфере, не способна контролировать риски собственной экономики [3]. Тем более это справедливо для России с ее огромной территорией и протяженными транспортными магистралями.

Развитие национальной транспортной системы в современных условиях предполагает разработку стратегии повышения конкурентоспособности транспортных компаний на мировом рынке транспортных услуг, то есть ориентацию на мировые стандарты, основные цели достижения которых следующие:

- рост мобильности грузов и пассажиров за счет инновационных систем управления, формирования национальных и региональных транспортно-логистических центров, развития общественного пассажирского транспорта;
- модернизация транспортной сети, прежде всего, развитие автомагистралей, скоростного железнодорожного транспорта по международным стандартам, оптимизация маршрутной сети;
- интеграция отечественного транспорта в международную структуру, расширение экспорта транспортных услуг и другие стратегические ориентиры.

Развитие национальной транспортной системы в современных условиях предполагает разработку стратегии повышения конкурентоспособности транспортных компаний на мировом рынке транспортных услуг, то есть ориентацию на мировые стандарты, основные цели достижения которых следующие [1];

- рост мобильности грузов и пассажиров за счет инновационных систем управления,

формирования национальных и региональных транспортно-логистических центров, развития общественного пассажирского транспорта;

- модернизация транспортной сети, прежде всего, развитие автомагистралей, скоростного железнодорожного транспорта по международным стандартам, оптимизация маршрутной сети;
- интеграция отечественного транспорта в международную структуру, расширение экспорта транспортных услуг и другие стратегические ориентиры.

В настоящее время необходимо развитие современных способов доставки грузов для повышения качества обслуживания потребителей транспортных услуг, уменьшение расходов на перевозку, снижение экологических нагрузок на природную среду, что позволит [8, с.10];

- гармонично сочетать на рынке транспортных услуг различные виды транспорта на основе освоения перспективных форм грузовых комбинированных перевозок, организовать технологическое и информационное взаимодействие транспорта с существующими финансовыми и производственными структурами;
- улучшить транспортное обслуживание экономики России и сократить транспортные расходы;
- укрепить конкурентоспособность транспортно-дорожного комплекса РФ на мировых рынках транспортных услуг;
- снизить экологические нагрузки от деятельности автотранспорта на окружающую среду.

Среди общих преимуществ от использования комбинированных перевозок грузов можно отметить следующие:

- более низкие затраты трудовых ресурсов, экономия на переменных затратах;
- повышение конкурентоспособности;
- экономия на топливе;
- уменьшение износа оборудования, увеличения срока эксплуатации автомобилей;
- увеличение гибкости в управлении транспортными потоками;
- сокращение времени транзита;
- сокращение риска повреждения товаров во время перегрузки;
- улучшение дорожной безопасности;
- уменьшение загрязнения воздуха.

Сегодня необходимо разработать концепцию организации взаимодействия железнодорожного и автомобильного видов транспорта при перевозках грузов с применением механизма функционирования комбинированных перевозок [5, с.84].

Таким образом, поддерживая точку зрения ведущих ученых в области транспорта о необходимости неотложных мер по обеспечению эффективности и конкурентоспособности транспортной системы России, опираясь на их научные публикации [7, с. 22], необходимо отметить, что создание стабильной экономически эффективной системы грузового транспорта и логистики является средством повышения конкурентоспособности, качества и безопасности перевозок, удовлетворения потребностей внешней торговли, оптимального использования ресурсов в экономике страны.

Поэтому транспортным компаниям следует учитывать современные направления рынка транспортных перевозок, такие как:

1) развитие рынка услуг грузового транспорта путем:

- разработки технических и организационных мероприятий, направленных на обеспечение гарантированной сохранности грузов;
- внедрение новейших информационно-коммуникационных технологий на базе ГЛОНАСС;
- усиление взаимодействия видов транспорта путем развития мультимодальных перевозок и международных транспортных коридоров;
- развитие транспортно-экспедиторской деятельности;
- совершенствование механизмов сертификации и лицензирования операторов грузового транспорта;
- увеличение до уровня мировых достижений скорости перемещения товаров и ритмичности их доставки, сокращение времени обработки партий товаров;
- обеспечение эксплуатационной совместимости железнодорожных сетей и выделение маршрутов для грузовых перевозок;
- создание национальных транспортных компаний, способных конкурировать с мировыми и т.п.

2) создание благоприятных технических, правовых, организационных и финансово-экономических условий развития интермодальных перевозок и справедливых рыночных условий конкуренции между видами транспорта, обеспечение качества интермодальных перевозок, их привлекательности и доступности для транспортных операторов благодаря [6, с.15]:

- утверждению нормативно-правовых основ функционирования интермодального транспорта;
- идентификации стратегической сети интермодальных перегрузочных пунктов и коридоров, определению интермодальных контейнерных и контрейлерных маршрутов в рамках международных транспортных коридоров;
- маркетингу интермодальных транспортных услуг;
- разработке технологий взаимодействия всех участников перевозки;
- созданию института операторов интерьера / мультимодальных перевозок;
- увеличению уровня контейнеризации перевозок и номенклатуры грузов в контейнерах и т.п.

3) развитие логистики, транспортно-складской и информационной инфраструктуры, внедрение концепций и технологий управления цепями поставок и интеграция транспортных и производственных процессов требует:

- развития и модернизации транспортной, складской инфраструктуры, грузовых терминалов;
- поддержки проектов государственно-частного партнерства, привлечения инвестиций в развитие логистической инфраструктуры и инновационные технологии [4, с.39];
- повышения кадрового потенциала в сфере логистики, внедрения эффективной системы

сертификации логистов;

- создание комплексных информационных систем управления, телематических средств навигации и мониторинга, инновационных технологий переработки в интермодальных терминалах, оснащение транспортных средств спутниковыми навигационными системами, интегрированными в единую систему координатного управления;

4) обеспечение приоритетного развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, их функционирования на основе современных логистических технологий, сквозного тарифа, скорости доставки, сохранности грузов, информационной поддержки, отсутствия административных барьеров и т.д.

Реализация вышеуказанных стратегических направлений на уровне всей транспортной отрасли требует определенных управленческих воздействий в области каждого вида транспорта. На железнодорожном транспорте такими должны стать:

- обновление и модернизация производственно-технической базы железнодорожного транспорта, обеспечение развития государственно-частного партнерства и внедрение механизма лизинга, что будет способствовать укреплению материально-технической базы железных дорог и росту производительности ее использования;
- интенсификация работ по обустройству железнодорожных переходов через государственную границу;
- техническое переоснащение объектов инфраструктуры железных дорог, в частности модернизация железнодорожных линий по направлениям транспортных коридоров;
- продолжение работ по электрификации железнодорожных путей (электрификация железной дороги позволяет сэкономить на стоимости топлива при перевозках);
- организация скоростного движения пассажирских поездов;
- внедрение новых контейнерных маршрутов [2, с.35].

Таким образом, перспективы развития конкурентных отношений на транспортном рынке России связаны с усилением конкурентной борьбы между видами транспорта за дополнительные объемы грузо- и пассажиропотоков, что возможно при условии укрепления их конкурентных преимуществ. При этом в современных условиях для всех видов транспорта важна открытость к диалогу и сотрудничеству с другими видами транспорта на взаимовыгодных условиях с целью обеспечения устойчивых конкурентных позиций на международном рынке перевозок.

Список литературы:

1. Дубровина В.И. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта при перевозках контейнеропригодных грузов // Экономика железных дорог. - 2011. - № 1. - С. 84.
2. Ивницкий О.В. Конкурентоспособность российского железнодорожного транспорта на международном рынке грузовых перевозок // Экономика железных дорог. - 2011. - № 7. - С. 34-41.
3. Камзолова Ю. Подорожная грамота: одна из главных бед России исчезнет к 2030 году. // Российская Бизнес-газета. - № 667 (19 августа 2012 г.).
4. Квитко В.В. Совершенствование системы тарифного регулирования перевозок железнодорожным транспортом грузов в контейнерах // Транспорт: наука, техника, управление. - 2013. - № 1. - С. 22-24.

5. Левитин И. Об инновационном развитии транспортного комплекса Российской Федерации // Инновационное развитие транспортного комплекса [Электронный ресурс]. Режим доступа. - URL: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2010-03a01> (Дата обращения 05.05.2016).
6. Смирнова Л. А. Экономическое обоснование гибких тарифов в условиях увеличения конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок / Л. А. Смирнова - Санкт-Петербург: СПбГУЭФ, 2012. – 23 с.
7. Стенографический отчёт о заседании президиума Государственного совета по вопросу инновационного развития транспортного комплекса (24 ноября 2009 года, Ульяновск). Режим доступа. - URL: <http://президент.рф/transcripts/6094> (Дата обращения 05.05.2016).
8. Шаповалова И.М. Основные направления повышения конкурентоспособности железнодорожных транзитных перевозок по территории Российской Федерации // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. - 2012. - № 1. - С. 73–79.