

УДК 656.078.8

**ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Карпенко Ольга Николаевна

Магистрант 2 курса

**PROBLEMS OF INCREASING THE COMPETITIVENESS OF
TRANSPORT ENTERPRISES**

master's degree student

Аннотация

На сегодняшний момент проблемы повышения конкурентоспособности компаний в сфере транспорта стоят очень остро. Без конкурентоспособных предприятий невозможно грамотно выстраивать стратегию развития всех отраслей экономики. В данной статье рассматривается проблема повышения конкурентоспособности транспортных предприятий, в том числе на примере ОАО «РЖД». Уделено внимание также проблемам инновационного развития железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: конкурентоспособность, транспорт, железная дорога, развитие.

Annotation

At the moment, the problems of increasing the competitiveness of companies in the field of transport are very acute. Without competitive enterprises, it is impossible to correctly build a strategy for the development of all sectors of the economy. This article deals with the problem of increasing the competitiveness of transport enterprises, including the example of JSC "Russian Railways".

Attention is also paid to the problems of innovative development of railway transport.

Keywords: competitiveness, transport, railway, development.

Существенное влияние на уровень конкурентоспособности и эффективности работы российских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг оказывают внешние условия. В части зависящих от законодательных и иных мер, принимаемых в Российской Федерации, к ним можно отнести условия, определяющие экономические возможности обновлять и пополнять парк транспортных средств, уровень налоговой и финансовой нагрузки на транспортные компании, обеспеченность перевозчиков иностранными разрешениями, а также устранение административных и физических барьеров в работе перевозчиков.

Даже в непростых на сегодня внешнеэкономических условиях объемный российский рынок является весьма привлекательным для перевозчиков из стран СНГ и Восточной Европы. В последние годы конкурентная борьба на этом рынке только обострилась. При этом хочется отметить, что доля российских перевозчиков в международных грузоперевозках растет и по итогам 2016 года составила 46 %. Возросла и доля экспорта – с 43 % до 47 %.

При этом активно осваиваются и развиваются новые маршруты для работы российских перевозчиков. Так, в целях повышения конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг в конце прошлого года подписано Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог между Россией, Китаем и Монголией. Оно призвано способствовать беспрепятственному перемещению грузов по маршрутам АН4 и участков маршрута АН3, что будет знаменовать открытие транзитного проезда российских грузовых автомобилей по территории Китая.

Также Минтрансом России ведется активная работа по обновлению действующих международных договоров о международном автомобильном сообщении с Киргизией, Кипром, Литвой, Молдавией, Арменией и Украиной в части введения разрешительного порядка осуществления перевозок, недискриминационного подхода в области дорожных сборов, соответствия правовой базе Евразийского экономического союза.

Для оценки конкурентоспособности транспортных компаний будем использовать такие показатели как:

- 1) стоимость перевозки;
- 2) надежность транспортной компании;
- 3) своевременность поставки;
- 4) утрата и порча грузовых мест в процессе транспортировки;
- 5) гибкость транспортной компании;
- 6) комплексность предоставляемых услуг;
- 7) оперативность компании.

На характер развития транспортных услуг основное влияние оказывает не только грузооборот, но и межвидовая конкуренция. Преобладание того или иного вида транспорта в грузообороте страны определяется её географическим положением, размерами территории и историческим развитием. Незначительные расстояния и доступность рек, морей обусловили преобладание автомобильного и водного транспорта в грузообороте европейских стран. Огромные территории, преобладание сырьевых отраслей и незначительная протяженность пригодной для транспорта береговой линии обусловили развитие железнодорожного транспорта в России. Конкуренция между различными видами транспорта меняется в зависимости от изменения отраслевой структуры экономики страны, государственной поддержки (например, в виде инвестиций в транспортную инфраструктуру), законодательства и тарифного регулирования [6].

Основными клиентами железной дороги являются крупнейшие дилеры известных производителей, непосредственно производители и их генеральные экспедиторы.

Основными конкурентами являются автомобильные транспортно-логистические компании.

Конкурентные преимущества автотранспорта:

- мобильность доставки груза,
- простота оформления документов,
- конкурентоспособная ставка.

Недостатками автомобильных транспортно-логистических компаний являются:

- значительное количество подвижного состава находится в лизинге, что препятствует снижению ставок,
- наличие ограничений пропускной способности автомобильных дорог,
- увеличение грузевого рейса автовозов на внутрироссийских перевозках по сравнению с импортными, ведущее к возрастанию ставки на перевозку.

Сильными сторонами ОАО «РЖД» в данном сегменте перевозок являются:

- наличие специализированного подвижного состава,
- возможность перевозок больших партий грузов с минимальными сроками доставки.

Слабыми сторонами в данном сегменте перевозок являются:

- не полная готовность терминально-складской инфраструктуры и ее локальность,
- необходимость отдельного согласования ускоренных ниток графика движения поездов,
- отсутствие спецставок на железнодорожные перевозки,
- не проработанность общей логистической схемы доставки.

В настоящее время сложившаяся на транспортном рынке конкуренция предъявляет повышенные требования не только к уровню, но и методам перевозки грузов. В целях поддержания уровня конкурентоспособности ОАО «РЖД» активно внедряет инновационные технологии в сферу программного обеспечения перевозочного процесса и в формировании своевременном продвижении подвижных составов.

Инновационное развитие ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с задачами, которые определены Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Цель инновационного развития компании - достижение эффективности результатов при постоянном росте качества предоставляемых услуг, высоком уровне инноваций и безопасности перевозок.

Стратегические направления инновационного развития ОАО «РЖД» определены как:

- совершенствование системы управления перевозочным процессом и транспортной логистики,
- обновление инфраструктуры,
- обновление подвижного состава,
- совершенствование системы управления и обеспечения безопасности движения поездов, снижение рисков чрезвычайных ситуаций,
- повышение надежности работы и увеличение эксплуатационного ресурса технических средств,
- развитие высокоскоростного движения,
- повышение экономической эффективности деятельности компании,
- повышение энергетической эффективности деятельности компании,
- разработка и внедрение новых технологий по охране окружающей среды,
- совершенствование системы технического регулирования,
- внедрение инновационных спутниковых и геоинформационных технологий.

Выполняя поставленные цели ОАО «РЖД» начало инновационные проекты по следующим направлениям:

1. Пассажирские электропоезда и электровозы
2. Грузовые электровозы
3. Маневровые тепловозы
4. Вагоны
5. Тележки грузовых вагонов нового поколения
6. Строение пути
7. Контактная сеть проекта КС-160
8. Средства контроля и диагностики
9. Передвижной выставочный комплекс
10. «Умный вокзал»

Однако не только технические инновационные проекты влияют на развитие компании и на её конкурентоспособность, но также и развитие информационных технологий. ОАО «РЖД» имеет специальные филиалы – информационно-вычислительные центры – это головной мозг огромной информационной системы акционерного общества, оснащенные передовыми серверами.

Список использованных источников

1. ФБУ «Росавтотранс»: Конкурентоспособность российских международных перевозчиков повышается URL: <http://www.rusta.ru/articles/default/view/url/2017-04-18-02>
2. Дмитриев А.В. Финансовые инструменты логистики транспортно-экспедиторских услуг// Аудит и финансовый анализ. №4 (2013). С 234-238
3. Стратегия развития и целевые параметры холдинга «РЖД» на период до 2015 года и основные перспективы его развития до 2030 года.
4. Хорунжина Т.А. Управление конкурентоспособностью ОАО «РЖД» Сборник научных статей «Конкурентоспособность экономики России:

проблемы и пути повышения», СПб.: Институт бизнеса и права [электронный ресурс] Код доступа: <http://www.ibl.ru/konf/120412/upravlenie-konkurentosposobnostju-oao-rzhd.html>

5. Официальный сайт ОАО «РЖД» [электронный ресурс] Код доступа: <http://rzd.ru> \
6. Терёшина Н.П. Демонполизация, дерегулирование и конкурентоспособность железнодорожного транспорта России. – М.: МИИТ, 2009. -243 с.
7. Терешина, Н. П. Конкурентоспособность и цифровые технологии: взаимосвязь, современные черты и особенности внедрения в железнодорожных компаниях / Н. П. Терешина, Р. Д. Дундуа // Транспортное дело России. – 2019. – № 5. – С. 39-41.
8. Терешина, Н. П. Стратегические приоритеты управления конкурентоспособностью транспортного комплекса / Н. П. Терешина, В. А. Подсорин, В. В. Жаков // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2019) : Материалы двенадцатой международной конференции, Москва, 01–03 октября 2019 года / Под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. – Москва: Международный научно-исследовательский институт проблем управления РАН, 2019. – С. 688-690. – DOI 10.25728/mlsd.2019.2.0688.