

УДК 65.37

*Н. П. ТЕРЁШИНА, д-р экон. наук, профессор*

*В. В. ЖАКОВ, канд. экон. наук, доцент*

*Московский государственный университет путей сообщения Императора  
Николая II (МИИТ)*

## **ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ**

Рассматривается минимизация рисков возникновения ущерба или угроз транспортной, или экономической безопасности как важнейшей составляющей проектирования и реализации крупных инфраструктурных проектов с учетом внетранспортного и социального эффектов, а также возрастание требований к безопасности организации логистических услуг.

Достижение глобальной конкурентоспособности стран-драйверов экономического роста и позитивных изменений в мировой экономике в условиях обостряющихся политических, экономических и экологических рисков требует новых системных подходов к проектированию и стратегическому прогнозированию параметров развития коммуникационной среды.

Начало XXI века с точки зрения эволюции знаний о природе и обществе характеризуется особенно продуктивными изменениями в области систем связи, цифровых и спутниковых технологий и электронных коммуникаций. Эти достижения позволили обеспечить кардинальное развитие информационного обмена, внедрение форматов электронного бизнеса в сферу политики, торговли и управления финансами.

Курс на инновационную модернизацию требует от специалистов и ученых расширения горизонта исследований при проектировании транспортно-коммуникационной среды будущего.

В 2008 году была разработана и утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года (далее – Стратегия). Целью Стратегии является формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, возрастания 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, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны [1].

Варианты развития Стратегии направлены на решение задачи устранения инфраструктурных ограничений роста экономики. Инерционный вариант, предусматривающий сохранение дефицита транспортной инфраструктуры, в Стратегию не включен, так как не отвечает целевым задачам долгосрочного развития страны.

Минимальный вариант основан на энергосырьевом сценарии развития экономики. В рамках данного варианта предусматривается полная модернизация железнодорожной инфраструктуры и развитие необходимых провозных способностей на основных направлениях грузопотоков в соответствии с потребностями экономики и населения в перевозках по энерго-сырьевому сценарию развития России.

Максимальный вариант ориентирован на достижение инновационного сценария развития Российской Федерации и характеризуется значительной концентрацией усилий на тех научно-технологических направлениях, которые позволят резко расширить применение отечественных разработок и улучшить позиции России на мировом рынке высокотехнологичной продукции и услуг. Особенностью инновационного сценария развития является изменение структуры валового внутреннего продукта в сторону производства высокотехнологичной продукции.

В данном варианте предусматриваются полная ликвидация ограничений в провозных способностях на железнодорожном транспорте общего пользования и создание соответствующего мировому уровню инфраструктурного базиса для развития новых точек экономического роста в стране, обеспечение современного уровня развития инфраструктуры и транспортное обеспечение разведанных новых месторождений полезных ископаемых.

Оценка значимости и стратегическое планирование ожидаемых эффектов и экономических последствий развития системы транспортных коммуникаций должна проводиться на новом научном уровне, с учетом предвидения глобальных изменений климата, политических рисков, прогнозов экономической конъюнктуры товарных рынков, рынков труда, финансов и капитала.

Иной подход не позволит обеспечить требуемое качество прогнозов, т. е. не позволит реально оказывать влияние на выполнение намеченных стратегических ориентиров.

В настоящее время основные мероприятия по структурному реформированию и корпоративному строительству завершены, и в дальнейшем работа системообразующих компаний должна быть направлена на повышение эффективности деятельности и выстраивание новой системы управления.

Негативные тенденции развития мировой и российской экономики требуют от государственных корпораций повышения эффективности управ-

ления финансовыми и операционными рисками и подготовки комплекса мер для противодействия их последствиям. В таблице 1 представлены основные рискообразующие факторы ОАО «РЖД».

Таблица 1 – Основные потенциальные угрозы ОАО «РЖД»

Фактор	Характеристика
Объём перевозок	Замедление роста или спад объёмов внутрироссийских перевозок из-за торможения промышленного производства в стране
Государственная поддержка	Сокращение расходов государственного бюджета на поддержку развития и функционирования железнодорожного транспорта, ведущее к снижению пропускной способности инфраструктуры в условиях высокого износа и наличия значительного количества «узких мест»
Тарифы	Тарифные ограничения, недостаточные компенсации из бюджетов всех уровней, неопределённость тарифной политики государства в отношении железнодорожного транспорта
Инфраструктура	Снижение пропускной и перерабатывающей способности инфраструктуры вследствие роста порожнего пробега частных вагонов на основных направлениях сети
Конкуренция	Усиление конкуренции в традиционных и развивающихся потенциально доходных сегментах внутреннего транспортного рынка и за рубежом. Усиление конкуренции со стороны автомобильного, трубопроводного и водного транспорта
Технологии	Нарушение технологических связей в результате продажи контрольных (блокирующих) пакетов акций ДЗО ОАО «РЖД»

Существенное внимание должно быть уделено выявлению резервов повышения эффективности взаимодействия территорий, мегаполисов и крупных пользователей услуг – грузоотправителей с инфраструктурой транспорта на условиях взаимного сотрудничества и объединения преимуществ потенциальных конкурентов с учетом глобализации экономических процессов.

Крупные инфраструктурные проекты всегда окупаются за счёт внешних экономических эффектов, так как являются важнейшим модератором экономического роста. Так, внутранспортный эффект от нового железнодорожного строительства в общем случае складывается из нескольких составляющих.

1 Развитие промышленности в районе тяготения. Внутранспортный эффект в данном случае будет соотноситься с эффектом, получаемым на транспорте как суммарная прибыль обслуживаемых субъектов бизнеса к прибыли транспортных логистических компаний от перевозки их продукции.

2 Увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней, как местных, так и федеральных, региональных.

3 Рост стоимости недвижимости в районе тяготения: цена объектов недвижимости находится в прямой зависимости от близости транспортных магистралей и доступности информационных коммуникаций.

4 Оптимизация транспортных связей при освоении региона ведет к снижению транспортной нагрузки на экономику страны (например, переключение потребителей на сырье из района тяготения построенной магистрали, если оно находится ближе к потребителю, чем используемое). Рост деловой активности и уровня занятости в регионе или стране в целом, создание новых рабочих мест.

5 Повышение уровня интеграции регионов страны, стабильность их развития, укрепление национальной безопасности.

6 Оптимизация доступности жителей региона к транспортной инфраструктуре, всем коммуникациям, местам работы и отдыха, повышение уровня жизни населения.

Также при оценке внутранспортного эффекта необходимо учитывать последствия (как положительные, так и отрицательные) использования того или иного вида транспорта, проявляющиеся за его пределами. Иными словами, внутранспортный эффект представляет собой выгоды или потери, которые либо не отражаются на величине финансовых показателей транспортной компании, либо отражаются частично или опосредованно, но должны быть дополнительно учтены при обосновании инвестиционных проектов и программ.

Следует отдельно выделить ущерб от деятельности транспорта:

- 1) от отчуждения земель под транспортные коммуникации;
- 2) экологический, связанный с загрязнением окружающей среды, отрицательным воздействием шума, водозагрязнением и водопотреблением;
- 3) необходимость дополнительных расходов транспорта на охрану окружающей среды;
- 4) определенное ухудшение безопасности жизнедеятельности, связанное с вероятностью транспортных происшествий, аварий и крушений, в т. ч. ведущее к травматизму и гибели людей, расходам на восстановление ресурсов.

Минимизация рисков возникновения ущерба или угроз транспортной, или экономической безопасности – важнейшая составляющая проектирования и реализации крупных инфраструктурных проектов с учетом внутранспортного и социального эффектов.

Однако в современных условиях с повышением требований к уровню логистического сервиса возрастают и требования к безопасности организации логистических услуг. Рассмотрим возможности существующих типов логистических операторов в зависимости от их уровня [2].

Логистический провайдер – это коммерческая организация, оказывающая услуги в сфере логистики, выполняющая отдельные операции или комплексные логистические функции, а также интегрированное управление логистическими цепочками предприятия-клиента.

На практике под термином уровня 1PL (от англ. *first party of logistics* – т. е. первая сторона логистики) понимаются компании, которые специализируются

на отдельных направлениях логистического бизнеса. Их деятельность состоит в оказании услуг по выполнению отдельных операций во время доставки груза: транспортировка, хранение, таможенное оформление и др. [4].

К компаниям, оказывающими услуги по типу 2PL относятся экспедиторские, а также транспортно-экспедиторские компании и организации, которые выполняют роль посредников между покупателями (грузовладельцы) и продавцами (1PL) услуг. В отличие от компаний типа 1PL здесь речь идет о комплексном оказании услуг сразу по нескольким направлениям, например когда осуществляется транспортировка груза несколькими видами транспорта в транспортной системе, но при этом выполняются также и услуги по таможенному оформлению.

В результате перехода на более качественный уровень появился термин «третья сторона логистики» – 3PL, который характеризует аутсорсинговые компании, которые «продают» комплексную услугу по доставке груза по принципу *from door to door* (т. е. от двери до двери), выполняя при этом все требуемые операции и обеспечивая должный уровень транспортной безопасности. Но при этом в их функции не входит менеджмент грузовых потоков: все вопросы в данном случае решает «покупающая» сторона, т. е. грузоотправитель или грузополучатель [4].

3PL подразумевает комплекс логистических услуг – от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров. В функции 3PL-провайдера входит организация и управление перевозками, учет и управление запасами, подготовка импортно-экспортной документации, складское хранение, обработка груза, доставка конечному потребителю.

Логистический провайдер четвертого уровня 4PL является менеджером цепочки поставок, который сводит ресурсы, мощности и технологию своей организации с ресурсами, мощностями и технологией другого логистического предприятия и управляет им с целью предложить клиентам наиболее полное решение задач в цепочке поставок.

Важно отметить, что 4PL-провайдеры, или провайдеры 4-го уровня, обязательно связаны с процессом производства. Как правило, 4PL-провайдеры – это крупные логистические провайдеры, обладающие крупной инфраструктурой и современными системами управления цепями поставок, осуществляющие высокотехнологичные процессы и реализующие сложные логистические схемы на требуемом уровне безопасности и эффективности использования ресурсов.

В то же время с развитием электронного бизнеса происходят изменения в логистическом аутсорсинге и появляется новый вид логистических посредников – 5PL, которых стали называть системными интеграторами 5-го уровня, или виртуальными логистическими операторами. Данный тип провайдеров в настоящее время проходит стадию формирования и у него есть воз-

возможность значительно улучшить существующие показатели логистического сервиса и обеспечения транспортной безопасности [5].

К провайдерам третьего, четвертого и пятого уровней относятся логистические операторы и центры, оказывающие комплексные услуги, а потому для таможенного представительства и перевозки товаров лучше всего привлекать именно их. Однако в случае, когда компания сама способна выполнять какие-либо логистические операции, можно значительно сэкономить, не используя сразу все услуги таких организаций, а специальные пакеты услуг, как правило, уже подготовленные для клиентов с различными типами запросов.

Железнодорожный транспорт является стратегическим партнером грузообразующих компаний и без его модернизации и дальнейшего поэтапного развития удовлетворить возрастающий спрос на перевозки массовых, в том числе транзитных и экспортных грузов, невозможно. В целях развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечения окупаемости инвестиционных проектов с учетом экономических интересов участников рынка перевозок необходимо совершенствование системы управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок и создание новой системы стимулирования притока инвестиций в реальный сектор экономики [3].

Исследование факторов эффективности взаимодействия грузообразующих компаний с транспортной инфраструктурой является основой повышения их конкурентоспособности.

Особое значение для обеспечения экономической безопасности транспортной системы в целом имеют вопросы разработки и внедрения новых направлений, специальностей, профилей и программ подготовки специалистов в области технического, технологического и организационно-экономического обеспечения повышения безопасности в сфере транспорта.

Во исполнение решений Координационного совета по транспортному образованию при Министерстве транспорта Российской Федерации от 04.06.2015 № 39, на базе «Российского университета транспорта (МИИТ)» проведена организационная работа по вопросам модернизации отраслевого образования. В ходе обсуждений были подготовлены предложения по проекту профессионального стандарта инженера-экономиста в сфере транспорта, а также даны положительные оценки реализации федерального государственного образовательного стандарта высшего образовательного образования по специальности «Экономика транспорта» (уровень специалитета).

Проект профессионального стандарта разработан совместно с ОАО «Российские железные дороги», согласован и утвержден. Таким образом, стандарт для железнодорожного транспорта введен в действие приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 23.12.2016 № 828н «Об утверждении профессионального стандарта «Инженер-экономист железнодорожного транспорта» (Зарегистрировано в Министерстве юстиций России 19.01.2017 № 45301).

В целях решения задач модернизации образования в направлении интенсификации развития отраслей реального сектора экономики, формирования инновационного климата, с учетом приоритетности импортозамещения и преодоления негативных тенденций инфраструктурного обеспечения экономики были выдвинуты предложения о целесообразности включения в перечень специальностей и направлений подготовки высшего образования в рамках укрупненной группы (ГУГСН) 38.00.00 специальности «Экономика транспорта» (срок обучения – 5 лет, трудоемкость обучения – 300 зачетных единиц).

Открытие новой специальности обосновано необходимостью интеграции экономических и инженерно-технических компетенций при подготовке выпускников вузов транспорта в рамках УГСН «Экономика и управление», что подтверждено результатами исследования спроса на рынке труда.

В основу разработки ФГОС ВО положена целевая установка, предусматривающая переход к парадигме опережающего развития инфраструктуры транспорта и бизнеса в реальном сегменте экономики.

Приоритетом при создании ФГОС ВО стала российская ценностная, научная и культурная составляющая с учетом национальных особенностей развития транспорта России, геополитического положения России и ее роли в системе мирохозяйственных связей. Существенное преимущество разрабатываемого стандарта заключается в совмещении технических и экономических наук для формирования полноценного специалиста – инженера-экономиста, который будет правильно идентифицировать проблемы функционирования транс-портных компаний и принимать экономически обоснованные решения по обеспечению безопасности функционирования транспорта. Это будет способствовать формированию навыков инженерно-экономических расчетов и принятия на их основе стратегических, тактических и оперативных решений в управлении производственной деятельностью организаций всех видов транспорта и их структурных подразделений.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Управление инновациями на железнодорожном транспорте : [монография] / Н. П. Терёшина [и др.] ; под общ. ред. Н. П. Терёшиной. – М. : МИИТ, 2014. – 304 с.

2 **Терёшина, Н. П.** Конкурентоспособность интегрированных транспортно-логистических систем / Н. П. Терёшина, А. В. Резер. – М. : ВИНТИ РАН, 2015. – 268 с.

3 Управление спросом на железнодорожные перевозки и проблемы рыночного равновесия / Ю. И. Соколов [и др.] ; под ред. Ю. И. Соколова – М. : Учеб.-метод. центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2015. – 320 с.

4 **Лёвин, С. Б.** Сущность технологических терминов 3PL и 4PL и принципы функционирования предприятий на их базе / С. Б. Лёвин // Транспорт: наука, техника, управление. – 2015. – № 7. – С. 50–53.

5 **Жаков, В. В.** Современные технологии управления конкурентоспособностью мультимодальных перевозок / В. В. Жаков // Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет : Междунар. науч.-практ. конф., посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. – М. : Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II, 2015 – С. 102–105.

*N. TERESHINA, Grand PhD, Profesor*  
*V. ZHAKOV, PhD, Associate Professor*  
*Russian University of Transport*

## **PRIORITIES OF DEVELOPMENT OF COMPETITIVENESS AND ECONOMIC SAFETY IN TRANSPORT**

The article considers minimization of risks of damage or threats to transport or economic security as an important component of the design and implementation of large infrastructure projects, taking into account extranet and social effects, as well as increasing requirements for the safety of the organization of logistics services.

Получено 30.09.2017

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 10. Гомель, 2017**

---

УДК 658.7/8.004.67

*И. М. ЦАРЕНКОВА, канд. экон. наук, доцент*  
*Белорусский государственный университет транспорта*

## **ОПТИМИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ**

В статье автомобильная дорога представлена как элемент системы перевозки грузов, оказывающий значительное влияние на эффективность ее работы. Сформирована модель взаимодействия элементов системы перевозки грузов по автомобильной дороге.

Автомобильные дороги входят в состав материально-технической базы автомобильного транспорта, оказывая значительное влияние на эффективность его функционирования. Снижение расходов на транспортировку грузов является одним из основных направлений государственной политики страны. В части транспортной инфраструктуры это реализуется путем под-