

Интернет-журнал «Наукovedение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>

Том 7, №5 (2015) <http://naukovedenie.ru/index.php?p=vol7-5>

URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/15EVN515.pdf>

DOI: 10.15862/15EVN515 (<http://dx.doi.org/10.15862/15EVN515>)

**УДК 332.1**

**Суханова Анна Владимировна**

ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения»

Россия, Екатеринбург<sup>1</sup>

Ассистент кафедры «Экономика транспорта»

E-mail: [AVSuhanova@usurt.ru](mailto:AVSuhanova@usurt.ru)

## **Экономические аспекты усиления конкурентоспособности железнодорожного транспорта в Уральском регионе**

---

<sup>1</sup> 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66

**Аннотация.** В статье рассматривается проблема конкурентоспособности транспорта в Уральском регионе, а так же особенность влияния качества на конкурентоспособность грузовых перевозок. Особое внимание уделяется конкурентным преимуществам автомобильного и железнодорожного транспорта, рассмотрены показатели грузооборота и динамика объёма перевозок грузов данными видами транспорта. В работе обосновывается целесообразность повышения качества обслуживания грузовладельцев Свердловской железной дорогой, в связи с «оттоком» грузов на автомобильный транспорт. Предложены меры по повышению конкурентоспособности, позволяющие повысить качество транспортного обслуживания, тем самым увеличив объёмы перевозок. В работе рассмотрено применение новой, усовершенствованной логистической системы, которая сможет повысить клиентоориентированность транспортного предприятия. Технология CPFР – совместное планирование и пополнение запасов, приведёт сразу к нескольким положительным результатам: сокращение длительности цикла выполнения заказа, улучшение реакции на запросы потребителей, повышение точности прогноза, увеличение клиентской базы (грузовладельцев). Так же в работе акцентируется внимание на базовой модели технологии, которая состоит из четырех основных блоков – стратегия и планы, управление спросом и поставками, и, выполнение, что позволяет применять CPFР во многих отраслях, в том числе и транспортной.

**Ключевые слова:** конкурентоспособность; качество транспортного обслуживания; транспорт; Уральский регион; технология CPFР; управление качеством; повышение конкурентоспособности; рынок транспортных услуг; обслуживание грузовладельцев; работа транспорта.

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Суханова А.В. Экономические аспекты усиления конкурентоспособности железнодорожного транспорта в Уральском регионе // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 7, №5 (2015)  
<http://naukovedenie.ru/PDF/15EVN515.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/15EVN515

На современном этапе развития транспортного рынка, следует отметить тенденцию «оттока» грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт, что обуславливается усиленной конкурентной «борьбой» данных видов транспорта. Такая конкуренция должна приводить, в первую очередь, к повышению качества транспортного обслуживания, соответственно и к росту и развитию экономики региона и страны в целом.

Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта является одним из основных направлений стратегии развития транспортной отрасли страны. Проблемы качества и конкурентоспособности рассматриваются в трудах зарубежных авторов, таких как Ф. Котлер, М. Портер, А. Маршалл, Й. Шумпетер и др. Так же, значительный вклад в развитие конкурентоспособности и эффективности работы транспорта, внесли отечественные учёные – экономисты, в частности: Н.П. Терёшина, Ю.И. Соколов [10, 11], В.Г. Галабурда, С.В. Рачек [7, 8], Л.В. Шкурина, Ф.И. Хусаинов, И.Б. Белов, А.В. Рышков.

Качество транспортного обслуживания напрямую влияет на конкурентоспособность всех предприятий Российской Федерации и на рациональное использование различных видов транспорта и современных систем обслуживания. Острая конкуренция на рынке транспортных услуг требует достаточный уровень знаний для обеспечения управления качеством транспортного обслуживания [1]. Показатели качества обслуживания грузовладельцев обычно делят на производственные, повышением которых занимаются сами предприятия, и потребительские, в повышении которых заинтересованы в первую очередь, грузовладельцы [11].

В зависимости от предпочтений грузовладельцев, конкурентоспособность транспорта может, как повышаться, так и снижаться, поэтому, необходимо всегда оценивать конкурентоспособность транспортных услуг и рассматривать пути повышения качества обслуживания грузоотправителей и грузополучателей [2].

В современных условиях транспортного рынка, железнодорожный транспорт конкурирует в первую очередь, с автомобильным. Такая конкуренция обуславливается активным развитием автомобильного комплекса и постоянным повышением качества обслуживания.

В экономической литературе существует много различных определений конкурентоспособности, но, в общем виде, конкурентоспособность предприятия можно определить, как способность удерживать свои позиции на рынке и получение запланированных финансовых результатов. Для повышения конкурентоспособности необходимо, в первую очередь, повышать качество [3].

Основными показателями качества транспортного обслуживания можно назвать скорость доставки, манёвренность, тарифная политика, сохранность груза, сложность оформления документов для перевозки и др. При этом, скорость доставки, является важнейшим показателем качества и конкурентоспособности для грузовладельцев. То есть, на короткие расстояния, предпочтительнее автомобильный транспорт. Например, на расстояние менее 200 км автомобильным транспортом груз будет доставлен быстрее в 12 раз, если расстояние не превышает 500 км, то скорость доставки железнодорожным транспортом будет в 7 раз дольше. Соответственно, с увеличением расстояния, преимущество в скорости доставки автомобильным транспортом снижается.

Если сравнить основные показатели железнодорожного и автомобильного транспорта, то можно выявить следующие основные конкурентные преимущества, представленные в таблице 1.

**Таблица 1**

**Основные конкурентные преимущества автомобильного  
и железнодорожного транспорта**

Автомобильный	Железнодорожный
Достаточно высокая проходимость	Перевозки осуществляются независимо от погодных условий
Оперативность	Надёжность доставки грузов
Стоимость инфраструктуры достаточно низкая, по сравнению с железнодорожным транспортном	Относительно небольшие затраты на осуществление перевозок
Возможность осуществлять доставку методом «от двери до двери»	Обеспеченность магистральными путями районов, в которых не могут осуществляться или затруднены автомобильные перевозки [5]

Исходя из данных таблицы, можно сделать вывод, что для разных условий перевозок подходит тот или иной вид транспорта. Железнодорожным транспортом преимущественно перевозятся массовые грузы, поэтому, спрос на данный вид перевозок неэластичен и недостатки неощутимы.

Прежде всего, интегральным показателем качества транспортного обслуживания можно назвать конкурентоспособность, которая определяется притоком и оттоком грузов, предъявленных к перевозке с других видов транспорта [4].

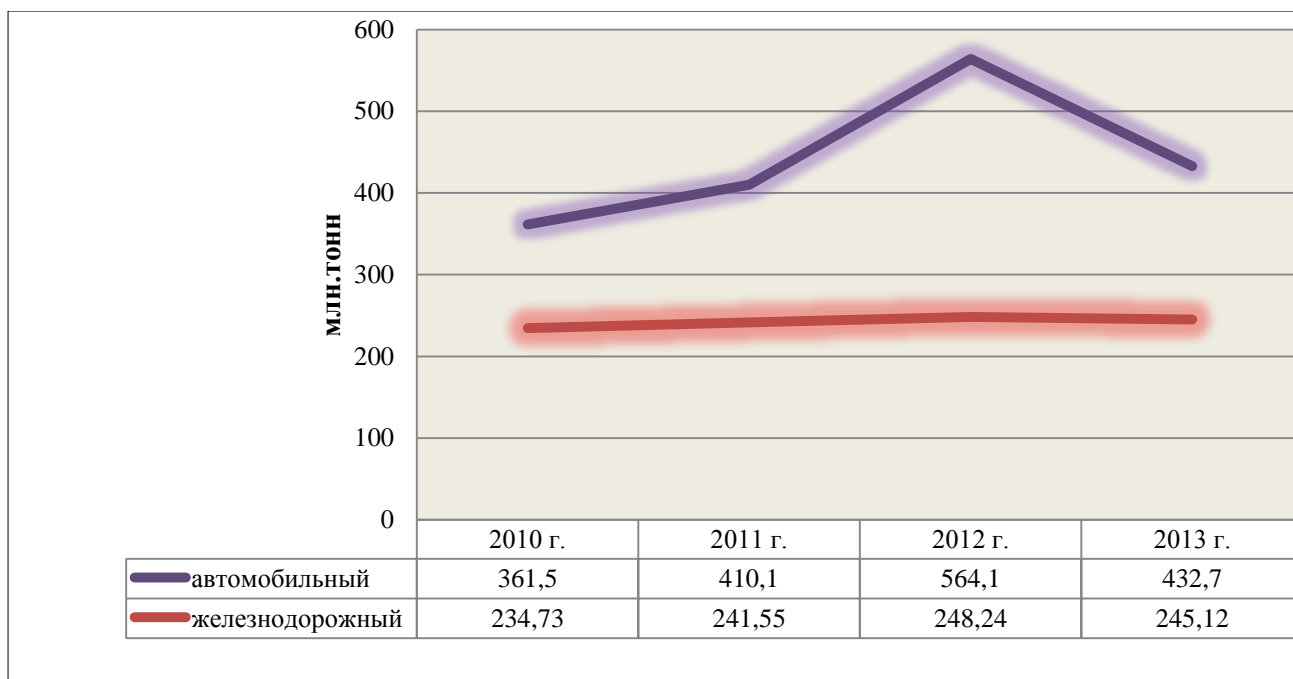
Рассмотрим основные показатели работы транспорта в регионе.

Для раскрытия данного вопроса, производился анализ показателей работы транспорта в регионе на полигоне Свердловской железной дороги, включая следующие области: Свердловская область, Пермский край, Тюменская область, Ханты – Мансийский автономный округ, Ямало – Ненецкий автономный округ.

Таким образом, исходя из проведённого анализа автором, показатель грузооборота автомобильного и железнодорожного транспорта развивается активно. Однако, прирост неодинаковый. Например, в 2012 году, данный показатель на железнодорожном транспорте увеличился на 6,8%, когда на автомобильном транспорте рост составил 8,2%. В 2011 году был достигнут «пик» роста грузооборота на автомобильном транспорте (+43,25%), на железнодорожном же транспорте, этот показатель составил всего 1,9%.

Такие высокие показатели роста связаны, прежде всего, с тем, что автомобильный транспорт с каждым годом увеличивает дальность перевозок и количество принятых грузов к транспортировке. Таким образом, грузы, которые могли бы перевозиться железнодорожным транспортом, «уходят» на долю прироста автомобильного транспорта.

Для более детального рассмотрения вопроса о работе транспорта в регионе, автор отмечает, что количество перевезённых грузов так же неодинаково на рассматриваемых видах транспорта. Динамику объёмов перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом можно представить на рисунке 1.



*Рисунок 1. Динамика объёмов перевозок грузов железнодорожным и автомобильным транспортом в регионе (составлено автором)*

Рисунок 1 позволяет нам заметить, что в 2013 году показатель автомобильного и железнодорожного транспорта снизился. Однако, на автомобильном транспорте сокращение составило 131,4 млн. тонн груза, когда на железнодорожном транспорте – 3,2 млн. тонн, что ещё раз подтверждает неэластичность спроса на массовые перевозки железнодорожным транспортом.

В 2013 году произошло снижение объёмов перевозок грузов по всем видам транспорта. Так, данный показатель по России сократился с аналогичным периодом на 2,9% [6].

Повышение показателя объёма перевозки грузов до 2013 года на автомобильном транспорте свидетельствует об «оттоке» грузов с железнодорожного транспорта. В современных условиях развития транспортной системы страны, можно заметить, что на автомобильный транспорт «переключаются» высокоценные грузы второго и третьего классов. Примерами таких грузов могут послужить оборудования, различные тарно – штучные грузы и другие. Так же, следует отметить, что и некоторые грузы первого класса постепенно уходят на автомобильный транспорт.

Грузовладельцы при выборе транспорта, в первую очередь, ориентируются на качество сервиса, после чего, на скорость доставки и сохранность перевозок. Таким образом, для повышения конкурентоспособности, Свердловской железной дороге необходимо развитие в области клиентоориентированности, оптимизировать работу сортировочных станций, для сокращения времени доставки грузов [10].

Путём повышения конкурентоспособности и качества транспортного обслуживания, может послужить оптимизация издержек на всех производственных процессах за счёт более полного использования технологий и исключение материальных и временных потерь [2].

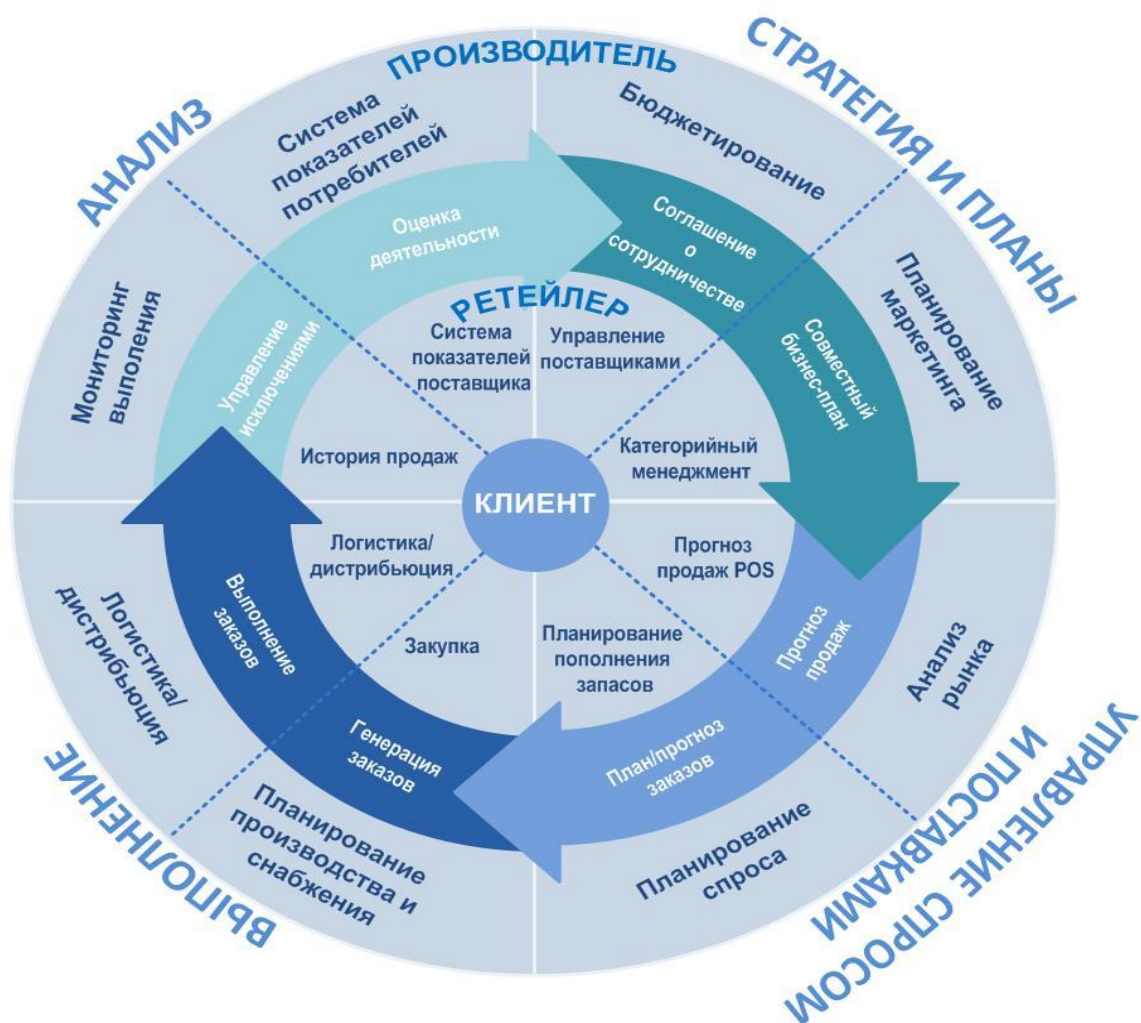
Одним из решений, повышающих качество, а соответственно, и конкурентоспособность, может быть применение новых, усовершенствованных логистических систем Свердловской железной дорогой.

На сегодняшний день, определяющим условием качественной работы по повышению конкурентоспособности, является взаимодействие организаций бизнеса по двум основным

направлениям: максимизация добавленной ценности продукта и сокращение общих затрат в цепи поставок. Условием, позволяющим получить значительные конкурентные преимущества, становится интеграция логистических и маркетинговых функций контрагентов цепи поставок, в том числе, и грузоперевозок. В этом направлении в последующие годы внимание логистов, маркетологов и специалистов УЦП привлекает технология *CPFR (collaborative planning forecasting and replenishment)* – совместное планирование, прогнозирование и пополнение запасов. Основная идея технологии CPFR состоит в объединении усилий контрагентов в рамках созданной ими цепи поставок для удовлетворения потребностей клиентов (для Свердловской железной дороги – грузоотправителей), путем интегрирования основных маркетинговых и логистических бизнес процессов.

Целью технологии CPFR является эффективная организация процесса планирования в цепи поставок путем оптимизации обмена данными, управления товарными позициями с нестабильным и трудно прогнозируемым спросом, налаживания согласно разработанным стандартам взаимодействия для исключения узких мест и преодоления ограничений при удовлетворении потребительских ожиданий. К достоинствам методологии можно отнести то, что нет необходимости внедрять ее всю в полном объеме. Компании могут определить свои цели и подобрать требуемый инструментарий CPFR для их достижения. Можно применять технологию, как для всех видов перевозок, так и для отдельных некоторых (например, контейнерных).

Базовая модель CPFR, которая может быть использована в большинстве отраслей, состоит из четырех основных блоков – стратегия и планы, управление спросом и поставками, выполнение, анализ (рисунок 2).



**Рисунок 2.** Базовая модель CPFR (VICS) – диаграмма первого уровня [9]

Внедрение технология CPFR – совместное планирование и пополнение запасов приводит к следующим основным положительным результатам:

- а) сокращение длительности цикла выполнения заказа;
- б) улучшение реакции на запросы потребителей;
- в) повышение точности прогноза;
- г) увеличение объёма продаж [9].

Таким образом, применение новых логистических систем, по мнению автора, приводит к повышению качества транспортного обслуживания, что в первую очередь увеличивает конкурентоспособный потенциал транспортного предприятия.

Объёмы перевозок, «упущенные» железнодорожным транспортом в регионе, с каждым годом увеличиваются, поэтому, Свердловской железной дороге необходимо постоянно повышать уровень конкурентоспособности.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Савченко – Бельский В.Ю. Принципы обеспечения качества транспортных услуг: Научно – образовательный материал. М.: 2010. – 23 с.
2. Дубровина В.И. Экономическое обоснование направлений повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок контейнеропригородных грузов: автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук; ВНИИЖТ. – М. 2014. – 171 с.
3. Рачек С.В. Глобальная конкуренция как фактор повышения роли транспорта в социально-экономическом развитии общества (статья ВАК) // Управление экономическими системами. 2012. №12 (48).
4. Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. О конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта на рынке грузовых перевозок // Вектор транспорта. – 2014. – №2. с. 30 – 33.
5. Соколов Ю.И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев – М.: УМЦ ЖДТ, 2011. - 184 с.
6. Электронная версия журнала «АвтоБизнес», - 2014. - №147. Режим доступа: <http://www.abiz.ru/ru/2/20/430/?nid=945&a=entry.show>.
7. Рачек С.В. Методология согласования управленческих решений (статья ВАК)// Экономика железных дорог: Журнал для руководителей, 2012, №3.
8. Рачек С.В. Современный подход к организации транспортных систем (статья) // Наука, инновации и образование: актуальные проблемы развития транспортного комплекса России: Материалы международной научн.-технич. конф. – Екатеринбург: УрГУПС, 2006. – С. 53-54.
9. Управление цепями поставок: справочник издательства Grower под редакцией Д. Гатгорны. Инфра-М. 2010 г.
10. Соколов Ю.И. Менеджмент качества на железнодорожном транспорте. М.: УМЦ ЖДТ, 2014. 196 с.
11. Соколов Ю.И., Лавров И.М. Повышение качества транспортного обслуживания на основе учета эластичности спроса // Экономика железных дорог. 2014. №9. С. 80-86.

**Рецензент:** Рачек Светлана Витальевна, доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой «Экономика транспорта», ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения».



**Suhanova Anna Vladimirovna**

Federal Public State-financed Educational Institution of Higher Professional Education  
«The Ural State University of Railway Transport» (USURT)  
Russia, Ekaterinburg  
E-mail: AVSuhanova@usurt.ru

## **Economic aspects of strengthening the competitiveness of rail transport in the Urals region**

**Abstract.** The problem of the competitiveness of transport in the Ural region, as well as the impact of the quality feature on the competitiveness of freight traffic. Particular attention is paid to the competitive advantages of road and rail transport, considered the turnover volume and the dynamics of these types of cargo transport. In the work the expediency of improving the quality of service of the Sverdlovsk railway cargo, due to the "outflow" of goods road transport. Measures to improve competitiveness, to enhance the quality of transport services, thereby increasing the volume of traffic. The paper deals with the application of a new, improved logistics system, which will increase customer focus of the transport company. Technology CPFR - collaborative planning and replenishment, will lead to several positive results: reduced cycle time of the order, improve response to customer needs, increase forecast accuracy, increase in the customer base (cargo). As the focus is on the basic model of the technology, which consists of four main blocks - strategy and plans, demand management and supply management, and implementation of, that allows the use of CPFR in many sectors, including transport.

**Keywords:** competitiveness; the quality of transport services; transport; Ural region; Technology CPFR; quality control; increasing competitiveness; transport services market; cargo service; the work of transport.

## REFERENCES

1. Savchenko – Bel'skiy V.Yu. Principles for ensuring the quality of transport services: Scientific - educational material. M.: 2010. – 23 P.
2. Dubrovina V.I. Economic substantiation of directions of improving the competitiveness of rail freight konteyneroprigrorodnyh: thesis abstract on competition of a scientific degree of candidate of economic sciences; ARRIRT. – M. 2014. – 171 c.
3. Rachek S.V. Global competition as a factor in increasing the role of transport in economic and social development of society (article HAC) // Management of economic systems. 2012. №12 (48).
4. Luk'yanova O.V., Khusainov F.I. Competition rail and road transport in the freight market // Vector transport. - 2014. - №2. P. 30 - 33.
5. Sokolov Yu.I. Economy cargo transport service quality - M: TMC RWT, 2011. - 184 p.
6. The electronic version of the magazine "auto business» - 2014. - № 147.
7. Rachek S.V. The methodology of harmonization of administrative decisions (Article HAC) // Economy Railways Magazine for managers in 2012, №3.
8. Rachek S.V. The modern approach to the organization of transport systems (article) // Science, innovation and education: actual problems of development of transport complex of Russia: Materials of the international scientific conference - Ekaterinburg USURT, 2006. - P. 53-54.
9. Supply Chain Management: A Guide publisher Grower edited by D. Gattorno. Infra-M. 2010
10. Sokolov, Yu.I. Quality management in rail transport. M.: TMC RWT, 2014. 196 P.
11. Sokolov Ju.I., Lavrov I.M. Improving the quality of transport services by taking into account the elasticity of demand // Economy railways. 2014. №9. P. 80-86.