

Министерство образования и науки Российской Федерации

Владивостокский государственный университет  
экономики и сервиса

---

## **АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЫНКА**

Сборник научных статей

Владивосток  
Издательство ВГУЭС  
2012

ББК 65.050  
А 38

Научный редактор – А.А. Исаев, д-р  
экон. наук, профессор кафедры мар-  
кетинга и коммерции ВГУЭС

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЫНКА [Текст] : сборник  
А 38 научных статей. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС,  
2012. – 160 с.

ISBN 978-5-9736-0209-3

В сборнике представлены научные статьи сотрудников  
кафедры маркетинга и коммерции Института международного  
бизнеса и экономики Владивостокского государственного  
университета экономики и сервиса (ВГУЭС). Статьи объеди-  
няет их направленность – решение наиболее актуальных про-  
блем рыночной экономики.

Издание адресовано специалистам в области государст-  
венного регулирования рыночных отношений, повышения  
эффективности функционирования бизнес-структур, а также  
студентам и аспирантам.

ББК 65.050

ISBN 978-5-9736-0209-3

© Издательство Владивостокского  
государственного университета  
экономики и сервиса, 2012

## СОДЕРЖАНИЕ

<i>Бацкалева Е.Ю.</i> НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ АУДИРОВАНИЮ СТУДЕНТОВ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ .....	5
<i>Белозерцева Н.П., Андрианова Е.А.</i> РАЗВИТИЕ НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ ЭКСПЕРТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ.....	12
<i>Белозерцева Н.П., Николаева Л.А.</i> СУЩНОСТЬ И ХАРАКТЕРИСТИКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.....	25
<i>Белозерцева Н.П., Говоров А.В.</i> ПРОБЛЕМЫ ИНТЕГРАЦИИ В УПРАВЛЕНИИ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК .....	34
<i>Брылева М.Е., Чабан Е.А.</i> УПРАВЛЕНИЕ СОВРЕМЕННЫМ БИЗНЕСОМ .....	43
<i>Исаев А.А.</i> МАРКЕТИНГОВЫЕ СТРАТЕГИИ: ПРОБЛЕМА КЛАССИФИКАЦИИ.....	52
<i>Исаев О.А.</i> ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ В БИРЖЕВОЙ ТОРГОВЛЕ.....	63
<i>Ким А.Г., Ким Е.В.</i> БАЗИСНЫЕ КАЧЕСТВА ИДЕАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ В ПЕРИОД ПЕРЕХОДА ЭКОНОМИКИ НА ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ.....	69
<i>Ким А.Г., Хрушко А.В.</i> АНАЛИЗ РЫНКА ПТИЦЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ.....	83

Также сегодня не определен статус негосударственных экспертных учреждений и частных экспертов, а также функции и задачи их деятельности. Не менее важными представляются вопросы определения прав и обязанностей руководителей таких организаций, а также подтверждения квалификации и компетенции негосударственных экспертных учреждений.

## **СУЩНОСТЬ И ХАРАКТЕРИСТИКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

---

**Н.П. Белозерцева**

*канд. экон. наук*

**Л.А. Николаева**

*канд. экон. наук*

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
г. Владивосток*

В условиях рыночных отношений конкурентоспособность является решающим фактором успеха в бизнесе и обеспечении экономической безопасности, при этом немаловажная роль в функционировании национальной экономики отводится оценке конкурентоспособности и выявлению конкурентных преимуществ на различных уровнях хозяйствования для осуществления эффективной деятельности в условиях острой конкурентной борьбы. Применительно к объекту исследования и общепринятым методам анализа, в данном исследовании целесообразно использовать комплексную оценку понятий «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества».

В экономической литературе различают множество методов оценки конкурентоспособности предприятия, одним из которых является метод сравнительных преимуществ, который используется с точки зрения затратного подхода к исследованию конкретного объекта.

Оценка конкурентоспособности с позиции сравнительных преимуществ предполагает определение перечня факторов, влияющих на конкурентоспособность предприятия, затем определение показателей, по которым устанавливается влияние каждого фактора на конечный результат. Оценка конкурентоспособности предприятий чаще всего проводится путем сравнительного анализа предприятий-конкурентов по установленным показателям.

Известно, что конкурентное преимущество определяется исходя из таких показателей, как издержки, цена, прибыль, затраты, ценность. В основе конкурентной борьбы лежит экономический закон сравнительного преимущества, согласно которому «чем меньше издержки у производителя данного товара или услуги, тем большее количество он может произвести по сравнению с другими производителями такого же товара или услуги».

Большинство предприятий промышленности, включая транспорт с точки зрения производственной сферы, ведут свою деятельность в рамках отраслевой принадлежности. Поэтому необходимо показать взаимосвязи конкурентоспособности предприятия и конкурентоспособности отрасли промышленности. Если основу конкурентных преимуществ предприятия определяет конкурентоспособность его потенциала, его системы управления, то в основе конкурентоспособности отрасли промышленности лежит общая стратегия развития всех предприятий этой отрасли. В данном случае конкурентоспособность отрасли определяется, с одной стороны, правильностью выработки стратегических направлений развития, определяемых организационной структурой управления отраслью, и транспортной, в том числе, а с другой, эффективностью тактических решений, принимаемых отдельными предприятиями.

Такой подход, на наш взгляд, отражает взаимосвязи уровней конкурентоспособности, с одной стороны, а с другой – может рассматриваться, как процесс управления субъектом своими конкурентными преимуществами на конкретном рынке (территории) для одержания победы или достижения других целей в борьбе с конкурентами по удовлетворению объективных и/или субъективных потребностей в рамках законодательства, либо в естественных условиях.

Например, в подходе М. Гельвановского, который, продолжая разрабатывать идею существования конкурентных преимуществ различной природы, высказывает мысль о связи характера конкурентных преимуществ фирм и уровня экономического развития регионов как внутри страны, так и за рубежом. Данное положение применимо к анализу внутрирегиональных перевозок, так как: «... в условиях развития транспортных коридоров его подход приобретает значимость с точки зрения технологичности развития систем и комплексов. Конкурентоспособность уровней

хозяйствования может быть достигнута на базе нетехнологических преимуществ, прежде всего, благодаря низкой стоимости факторов производства», например, земельных ресурсов, которые не оказывают существенного влияния на себестоимость осуществления транспортных перевозок. В этой связи, анализ и сопоставление технологических пропорций и стоимостей факторов производства являются необходимым условием анализа конкурентоспособности и создания экономических условий для максимальной реализации объективных преимуществ каждого вида транспорта.

Общетеоретические положения взаимосвязи конкурентоспособности и конкурентных преимуществ позволяют выделить основные положения:

1. Характер (качество) конкурентных преимуществ, на которые опираются производители, проявляется в их рыночной политике, но при этом направления деятельности транспорта как стратегически важной сферы хозяйствования учитывают систему государственного регулирования в рыночном механизме.

2. Степень и характер зависимости фирмы от изменений во внешней среде (на внутреннем и внешнем рынках, в государственной политике) указывают на характер (качество) используемых ею конкурентных преимуществ.

3. Направления и инструменты экономической политики страны отражают характер (качество) конкурентных преимуществ, используемых национальными производителями, а также необходимые с точки зрения государства изменения в конкурентных преимуществах национальных фирм.

В этой взаимосвязи зависимостей можно сопоставить одинаковые уровни в оценке понятий «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества» и отметить, что конкурентные преимущества могут выступать одним из важнейших факторов конкурентоспособности, а это, применительно к нашему исследованию, рассматривается как новый подход в характеристике сравнительных конкурентных преимуществ в оценке конкретных видов транспорта.

Конкурентные преимущества видов транспорта позволяют оценить стоимость перевозок в выборе альтернативных вариантов осуществления и развития хозяйственных связей, проанализировать вопросы, связанные с проблемой входа-выхода на рынок

транспортировки грузов для других видов транспорта и проанализировать проблемы функционирования транспортной системы страны в целом, которая должна быть конкурентоспособной на мировом рынке.

В рамках объекта анализа немаловажное значение приобретает изучение «ядра» конкурентоспособности – продукции, товара или услуги. Именно объекты в форме товаров и услуг являются конечным продуктом, который выступает тем конечным результатом, который и вызывает отношения конкурентоспособности и конкурентных преимуществ. Для того, чтобы конкретней оценить конкретную деятельность, необходимо владеть определенной системой показателей, которые можно представить в табл.

Таблица

**Показатели, характеризующие конкурентоспособность**

1	2	3	4	5
Страна	Сбалансированность бюджета	Удельный вес финансово-неустойчивых отраслей	Инвестиционная привлекательность	Количество конкурентоспособных на мировом рынке продуктов
Отрасль	Удельный вес убыточных предприятий	Количество продуктов с отрицательной рентабельностью	Соотношение производства в стране и импорта основных продуктов	Динамика инвестиций в отрасль. Коэффициент обновления основных производственных мощностей
Регион	Соотношение доходов и расходов	Количество конкурентоспособных в России и на мировом рынке продуктов	Количество и прибыль прибыльных предприятий	Динамика инвестиций в регион

Окончание табл.

1	2	3	4	5
Продукт	Уровень рентабельности производства	Соотношение средних цен реализации отечественных производителей и импорта	Коэффициент качества, отношение качественных характеристик данного продукта к эталонному	Коэффициент бренда, степень информированности покупателей о продукте и удельный вес положительных оценок этого продукта
Предприятие	Удельный вес продуктов в объеме реализации, имеющих положительный уровень рентабельности	Количество продуктов, имеющих положительный уровень рентабельности	Коэффициент качества по продуктам, имеющим положительный уровень рентабельности	Коэффициент конкурентоспособности по цене по прибыльным продуктам

Вышеотмеченные показатели конкурентоспособности по различным уровням дают возможность понять сравнительную характеристику, содержащую комплексную оценку всей совокупности качественных и экономических параметров относительно выявленных требований рынка или свойств другого товара. Поскольку товары и услуги позволяют определить преимущества того или иного вида деятельности, то анализ вышеотмеченных факторов не может быть исключен при характеристике конкурентных преимуществ.

Рассмотрение взаимосвязей с точки зрения воспроизводственного процесса обращает нас к базовому понятию регулирования рыночных отношений – конкуренция.

На каждом историческом этапе развития рыночной экономики, по мере усложнения отношений между хозяйствующими субъектами, расширялось содержание конкуренции как экономического явления, появлялись новые тенденции в конкурентной борьбе, в частности, тенденции к монополизации, глобализации

конкуренции, усилению роли информации в конкурентном процессе, двойственности конкуренции.

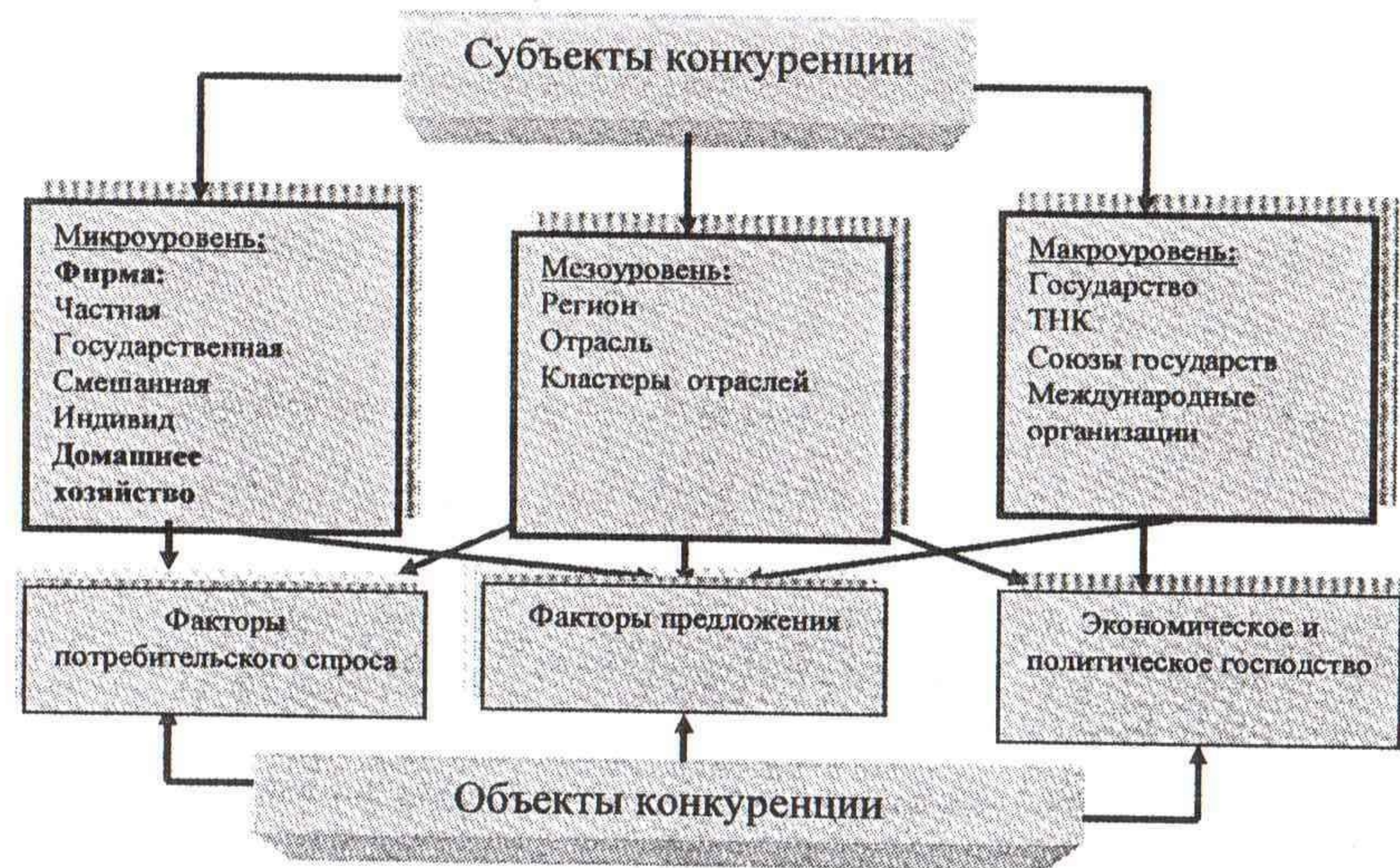


Рис. 1. Взаимосвязь субъектов, объектов конкуренции.

Поскольку показатели деятельности характеризуют определенный вид активности или пассивности на рынке, то в зависимости от сферы деятельности конкурентная борьба может принимать форму производственной, сбытовой, маркетинговой, экологической конкуренции и борьбы за человеческий фактор; каждая из этих форм реализуется на основе специфических методов с учетом сложившейся рыночной ситуации и системы государственного регулирования хозяйственной деятельности, в которой транспортная система играет решающую роль, как в оценке внутреннего состояния субъекта, так и внешних факторов.

Нельзя обойти вниманием данный подход, так как в транспортной системе её составляющие не могут быть рассмотрены изолированно друг от друга, с одной стороны, и, несмотря на развитие рыночных отношений, в сложной системе взаимосвязей, особенно в современных условиях, решающая роль принадлежит государству, с другой стороны.

Государство путем изменения институциональной среды, совершенствования технологического уклада национального произ-

водства, бюджетной поддержки высокотехнологичных отраслей промышленности способствует формированию конкурентных преимуществ фирм, активной интеграции страны в мировую экономику. При этом конкуренция оказывает существенное влияние на изменения институциональной среды, совершенствования технологического уклада национального производства, бюджетной поддержки высокотехнологичных отраслей промышленности, способствует формированию конкурентных преимуществ фирм, активной интеграции страны в мировую экономику и поскольку конкурентные преимущества рассматриваются как фактор конкурентоспособности, то взаимосвязь компонентов формирования конкурентных преимуществ можно наглядно представить в следующей схеме

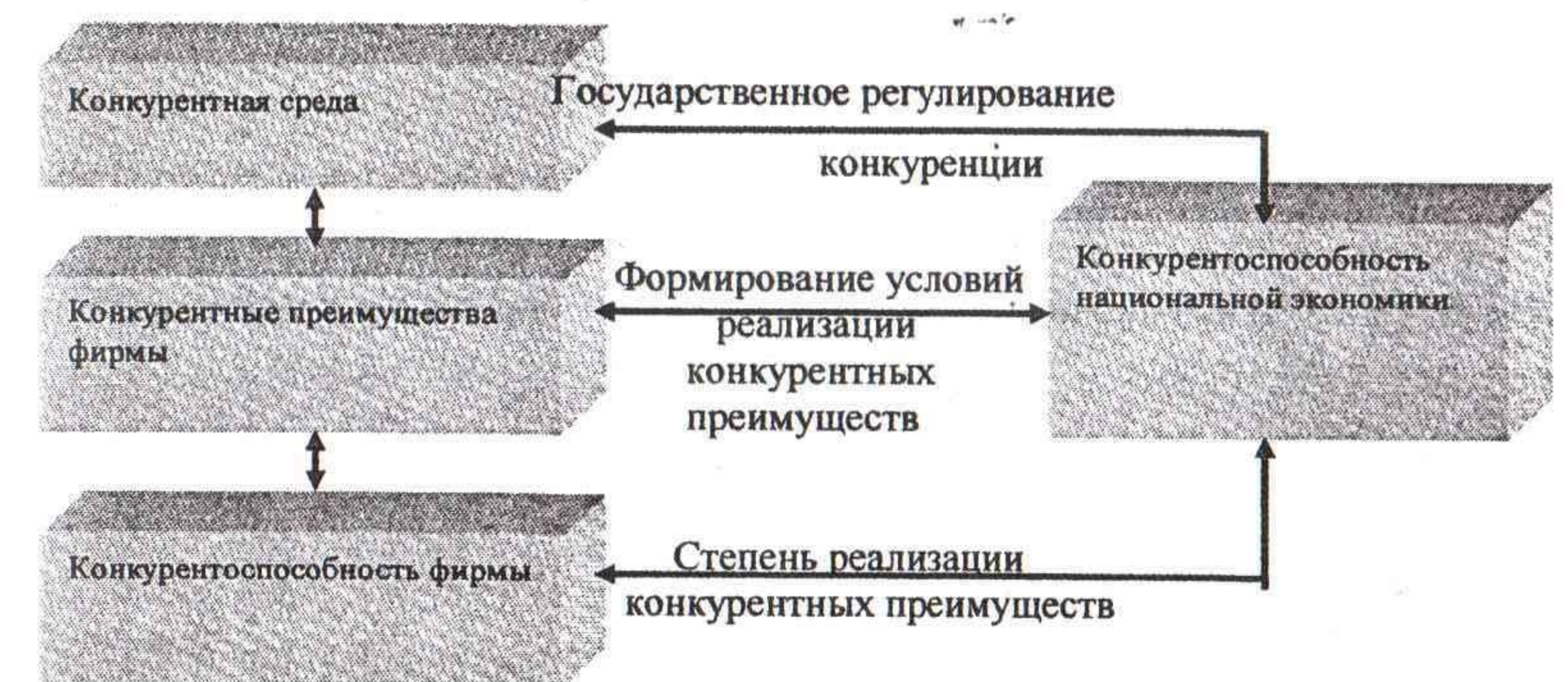


Рис. 2. Взаимосвязь компонентов формирования конкурентных преимуществ

В данной схеме важной составляющей является «степень реализации конкурентных преимуществ», которая дает возможность для формирования методологической базы определения преимуществ конкретного субъекта, то есть выбора того или иного вида транспорта при осуществлении грузоперевозок.

При теоретическом анализе конкурентных преимуществ мы отметили взаимосвязь элементов в структуре экономики, то есть предприятия, отрасли, промышленности. В этой связи показано сочетание общих и единичных элементов, отраженных на рис. 1 и 2. На их основе, исходя из сопоставления общетеоретических подходов взаимосвязи и взаимообусловленности понятий «кон-

курентоспособность» и «конкурентные преимущества» можно представить типологическую схему функционирования транспортной системы страны с точки зрения конкуренции на различных уровнях и определения преимуществ промежуточных звеньев хозяйствования в целостной системе экономических отношений транспортного комплекса.



Рис. 3. Типологическая структура конкурентоспособности по уровням исследования

Представленная типология является тем методологическим подходом, с помощью которого строится теоретическое обоснование понятия «конкурентоспособность» как взаимосвязь и взаимообусловленность всех уровней с точки зрения прямых и обратных связей. Это обстоятельство дает возможность полнее с точки зрения системных связей оценить деятельность своих конкурентов на промежуточных уровнях и дает возможность субъекту сориентироваться на рынке для его дальнейшего функционирования

с целью достижения опережающего результата с позиций использования конкурентных преимуществ выбора товара, услуги, направления деятельности по отношению к своим конкурентам.

Теоретический анализ подводит к выводу, что в целом понятия «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества» в основном рассматриваются изолированно друг от друга. Вместе с тем, базовые теоретические понятия и на их основе проводимые исследования с учетом изменения условий развития рыночной экономики позволяют по иному оценить ситуацию на рынке, а соответственно это вызывает необходимость иной интерпретации понятий. Применительно к деятельности транспортных предприятий в экономической литературе внесено положение о том, что рассматриваемые понятия тесно взаимосвязаны, именно их зависимость позволяет провести комплексную оценку функционирования транспортной системы в целом как структуры, обслуживающей все уровни хозяйствования, что говорит о неотделимости рассмотрения отношений конкурентоспособности и конкурентных преимуществ как важнейшего её фактора. Типология зависимостей способствует анализу системы с точки зрения системности зависимостей объектов и субъектов конкуренции, где микро-, макро- и мезоуровни связаны не только с рыночными механизмами, но и системой государственного регулирования. В обобщенном виде совокупность отношений конкурентоспособности и отражена в схеме «типологическая структура», которая в нашем исследовании является относительно новым подходом к исследованию проблем транспорта.

Взаимосвязь уровней транспортной системы, предприятия и продукции зависит от ряда факторов, характеризующих различные стороны и моменты производства продукции и оказания услуг деятельности предприятий, конкурентоспособности отраслей и национальной экономики в целом в развитии и трансформации конкретных явлений и процессов. Поэтому логически верным, на наш взгляд, является анализ факторов конкурентоспособности, их общая и частная классификация в зависимости от развития хозяйственной деятельности.