

Белозерцева Наталья Петровна

Belozertseva Natalia Petrovna

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Vladivostok State University Economics and Service

Доцент кафедры маркетинга и коммерции ВГУЭС

Associate Professor of Department of marketing and commerce

канд. экон. наук

E-Mail: belozer18@yandex.ru

Ярайкина Мария Сергеевна

Yaraikina Maria Sergeevna

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Vladivostok State University Economics and Service

Старший преподаватель кафедры маркетинга и коммерции ВГУЭС

Lecturer of Department of marketing and commerce

E-Mail: yaraikinams@mail.ru

08.00.00 Экономические науки

Институциональная модель обеспечения конкурентоспособности предпринимательства транспортной отрасли Дальнего Востока

The institutional model of ensuring the competitiveness of entrepreneurship of the
transport industry of the Far East

Аннотация: Конкуренция оказывает существенное влияние на изменение институциональной среды государства, совершенствование технологического уклада национального производства, а также способствует формированию конкурентных преимуществ фирм, активной интеграции страны в мировую экономику. Конкуренция на транспортном рынке страны существует как во внутрироссийском, так и в международном сообщении. Она проявляется в борьбе за клиентов, высокую прибыль, новые технологии, высокое качество перевозок, скорость и надежность перемещения грузов.

The Abstract: Competition has a significant impact on the changes in the institutional environment of the state, improvement of the technological structure of national production, and promotes the formation of competitive advantages of companies, active integration into the world economy. Competition at the transport market of the country exists both in the domestic and in the international cargo turnover. It manifests itself in the fight for clients, high profits, new technologies, high quality of transportations, the speed and reliability of cargo movement.

Ключевые слова: Институциональная модель, обеспечение конкурентоспособности, транспортная отрасль, повышение конкурентоспособности.

Keywords: The institutional model, competitiveness, transport industry, raising of competitiveness.

Конкурентная борьба между различными организациями различных сфер деятельности может принимать различную форму (производственную, маркетинговую, сбытовую). Но каждая из них реализуется на основе специфических методов с учетом рыночной ситуации и

системы государственного регулирования хозяйственной деятельности, в которой транспортная система играет решающую роль.

Конкуренция на транспортном рынке страны существует как на микроуровне, так и на макро. Она проявляется в борьбе за клиентов, высокую прибыль, новые технологии, высокое качество перевозок, скорость и надежность перемещения грузов.

Государственное регулирование и транспортную систему нельзя рассматривать отдельно друг от друга. Государство путем изменения институциональной среды, бюджетной поддержки различных отраслей экономики способствует формированию конкурентных преимуществ фирм. В свою очередь конкуренция оказывает существенное влияние на изменение институциональной среды государства, совершенствование технологического уклада национального производства, а также способствует формированию конкурентных преимуществ фирм, активной интеграции страны в мировую экономику.

На рисунке 1 схематично изображена структура органов власти, регулирующих транспортную отрасль на федеральном и территориальном уровне [6].

Управление приведенной на рисунке 1 структурой возглавляет Президент Российской Федерации. В соответствии с Конституцией РФ и федеральными законами президент Российской Федерации определяет основные направления внутренней и внешней политики [10]. В непосредственной близости и в прямом подчинении Президента находятся Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Министерство транспорта Российской Федерации (рисунок 1).

Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока осуществляет следующие функции на территории Дальневосточного федерального округа: координирует деятельность по реализации государственных программ и федеральных целевых программ; управляет федеральным имуществом; контролирует осуществление органами государственной власти субъектов Российской Федерации полномочий Российской Федерации [7]. Территориально министерство располагается в городе Хабаровск. Примечательно, что данное министерство является единственным министерством, призванным улучшать обстановку одного региона – Дальнего Востока, министерств других регионов России не существует.

Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, спасания морского (включая морские порты, кроме портов рыбопромысловых колхозов), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, а также дорожного хозяйства [8]. В его ведении находятся 5 структурных подразделений:

- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта;
- Федеральное агентство воздушного транспорта;
- Федеральное дорожное агентство;
- Федеральное агентство железнодорожного транспорта;
- Федеральное агентство морского и речного транспорта.

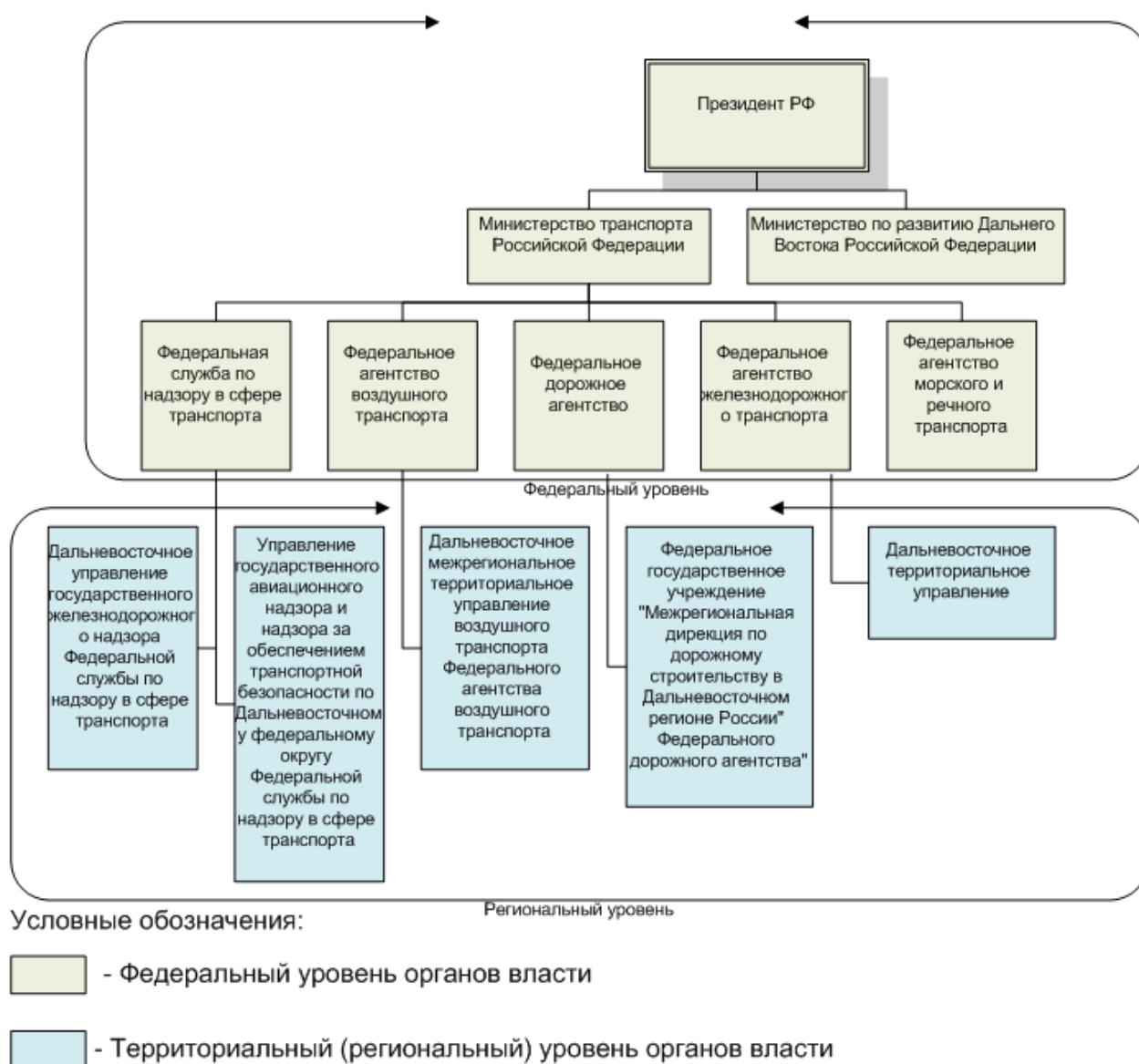


Рис. 1. Структура органов власти Российской Федерации

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере транспорта различных сфер на федеральном уровне [11].

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта, использования воздушного пространства Российской Федерации, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними [1].

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог.

Федеральное дорожное агентство осуществляет полномочия компетентного органа в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства по реализации обязательств,

вытекающих из международных договоров Российской Федерации, в части выполнения функций по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом [3].

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) осуществляет функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом, а также правоприменительные функции в сфере железнодорожного транспорта [2].

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) — орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению госимуществом в сфере морского и речного транспорта в целях развития транспортного комплекса [9].

Каждому перечисленному федеральному агентству и министерству по надзору в сфере транспорта соответствует ведомство территориального уровня отдельное для каждого региона. Так, на Дальнем Востоке существуют Дальневосточное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта, Дальневосточное территориальное управление железнодорожного транспорта и так по каждому виду транспорта (рисунок 1). Все они находятся в столице Дальневосточного региона – Хабаровске. Свою деятельность они осуществляют под руководством соответствующих центральных органов федеральной исполнительной власти. Поэтому основная их функция – исполнение распоряжений министерств федерального уровня и контроль над их исполнением в территориальном субъекте, в данном примере на Дальнем Востоке.

Таким образом, схематично вариант системы исполнения и контроля над исполнением законопроектов можно изобразить следующим образом: законопроект после своего издания каким-либо Министерством (в данном случае Министерством транспорта РФ) и подписания его Президентом РФ спускается по нисходящей до уровня местных органов самоуправления (край, республика), где существует уже своя структура органов власти, а от них информация об исполнении поднимается поэтапно от последнего уровня до первого (рисунок 2).

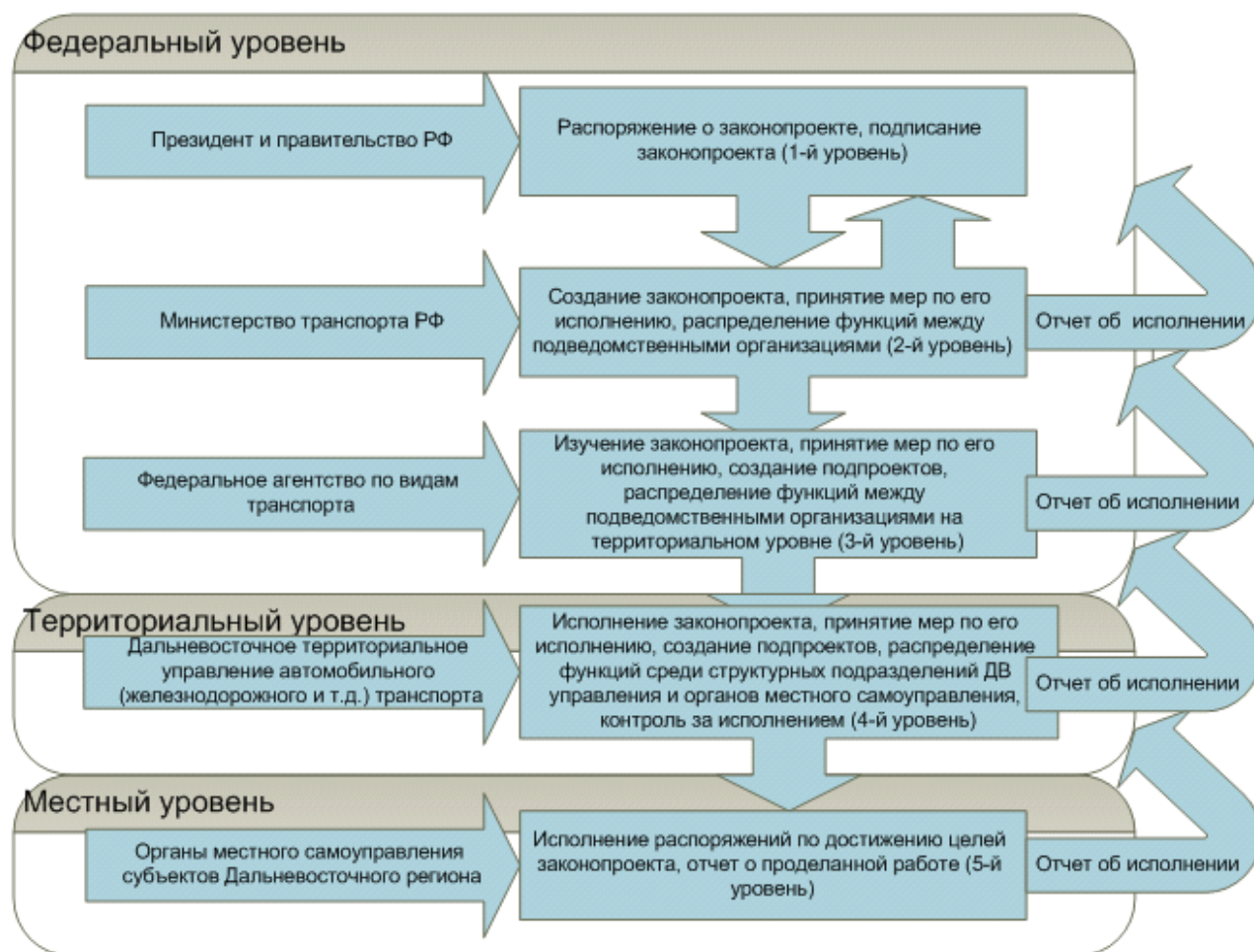


Рис. 2. Схема процесса исполнения законопроекта и контроля над его исполнением

Необходимо отметить, что данная схема не является единственно верной. Существуют ее вариации, все зависит от целей и задач законопроекта. То есть законопроект может с первого уровня не доходить до пятого (местного) уровня, он может исполняться, например, территориальными органами. Или в случае с Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока, которое является органом 2-го уровня, его распоряжения направляются непосредственно в органы местного самоуправления, которые находятся на 5-ом уровне. Таким образом, незадействованными остаются органы власти 3-го и 4-го уровней.

Еще одна схема системы принятия и исполнения законопроекта зависит от уровня создания этого проекта. То есть, если он создан на региональном уровне и масштаб его исполнения местного характера, то и начало он возьмет сразу с 4-го уровня, а 1-3 уровни останутся незадействованными.

Какие законопроекты обеспечивают конкурентоспособность предпринимательства транспортной отрасли Дальнего Востока? В настоящее время существует ряд законопроектов, созданных на федеральном уровне – это «Транспортная стратегия российской федерации на период до 2030 года», государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» и «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года».

«Транспортная стратегия российской федерации на период до 2030 года» разработана Министерством транспорта Российской Федерации. Сроки реализации программы: 2010 – 2030 годы. Их планируется проводить в 2 этапа: I этап: 2010 – 2020 годы, II этап: 2021 – 2030 годы. Цели, которые преследует данная стратегия:

- Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры.
- Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны.
- Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.
- Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны.
- Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы.
- Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Ожидаемые конечные результаты реализации стратегии разнообразны и затрагивают социальные, экономические и политические сферы жизнедеятельности. Немалое внимание в данной стратегии уделено развитию транспортной системы Дальнего Востока [12].

Государственная программа «Развитие транспортной системы» подготовлена с учетом роли и места транспорта в решении приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Исполнителем Программы является Министерство транспорта Российской Федерации.

Цели данной Программы:

- ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности транспортных услуг для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

При реализации данной стратегии будет уделено непосредственное внимание повышению конкурентоспособности транспортной системы нашей страны на мировом рынке путем осуществления инвестиционных проектов по развитию существующих транспортных коридоров, созданию альтернативных маршрутов для ускорения движения грузов и пассажиров, строительству скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства. Реализация этих проектов позволит оптимизировать взаимодействие различных видов транспорта [4].

Стратегической целью развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года является закрепления населения на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе за счет формирования комфортной среды для проживания населения в субъектах Российской Федерации, расположенных на этой территории.[5]. В данной стратегии часть планов посвящена транспортной системе региона, так планируется развитие Транссибирской магистрали, Байкало-Амурской магистрали, строительство мостов и реконструкция тоннелей, строительство автомагистралей и др. Все эти меры способствуют повышению конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли и укреплению позиций России на мировом рынке.

Несмотря на масштаб и серьезность перечисленных стратегий, ни в одной из них не отведено место решению важной проблемы - повышения конкурентоспособности

предприятий транспортной отрасли в условиях стремительного роста числа компаний-конкурентов. На сегодняшний день существующие институты власти не обеспечивают в полной мере данную отрасль экономики необходимыми регулируемыми документами, направленными на ужесточение мер регистрации компаний транспортной сферы, систематизацию их деятельности, осуществление контроля за их работой, повышение ответственности за качество предоставляемых транспортных услуг.

В результате всего вышеперечисленного, главной целью ряда компаний-перевозчиков становится продажа своих услуг любыми возможными способами, в том числе и с помощью недобросовестной конкуренции. В этой «гонке» за прибылью подобные компании забывают о клиентах и о качестве предоставляемых им услуг по перевозке грузов.

Транспортный рынок страны неустойчив и всегда находится в движении, что напрямую зависит от его структуры рынка. В целом транспортный рынок состоит из двух субъектов – это транспортная система и ее клиенты. Транспортная система РФ представлена всеми видами транспорта, клиенты – это предприятия, учреждения, организации, фирмы, формирующие спрос на транспортные услуги. Соотношение между спросом и предложением формирует уровень тарифов и сборов на транспортные услуги. На спрос и предложение на транспортном рынке влияют ценовые и неценовые факторы.

Товарный обмен между участниками рыночных отношений устанавливается и постоянно поддерживается с помощью транспорта. Потребность в качественном транспортном обслуживании тем выше, чем больше конкуренция на рынке товаров. Под качеством транспортного обслуживания по грузовым перевозкам традиционно подразумевают полноту, скорость, своевременность, равномерность доставки и сохранность грузов, безопасность перевозок, а также комплексность, доступность и культуру обслуживания потребителей транспортных услуг. Другими словами конкурентоспособность транспортных предприятий основывается на определении и удовлетворении потребностей и запросов различных групп клиентов.

Существующие в настоящее время правительственные проекты развития транспортной инфраструктуры являются лишь отправной точкой на пути развития конкурентоспособности предприятий, оказывающие транспортные услуги. Создание системы обеспечения контроля со стороны государства за качеством предоставляемых транспортных услуг укрепит позиции России на мировом рынке, обеспечит целостность национального рынка и реализацию геополитических интересов России.

ЛИТЕРАТУРА

1. Главная страница: Федеральное агентство воздушного транспорта // http://www.favt.ru/favt_new/
2. Главная страница: Федеральное агентство железнодорожного транспорта//<http://www.roszeldor.ru/>
3. Главная страница: Федеральное дорожное агентство//<http://rosavtodor.ru/>
4. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: Портал государственных программ Российской Федерации//<http://gp.minfin.ru/Main/ClientBin/Passports/24.pdf>
5. Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года»: Портал государственных программ Российской Федерации //<http://gp.minfin.ru/Main/ClientBin/Passports/34.pdf>
6. Органы власти: Портал государственных услуг Российской Федерации// <http://www.gosuslugi.ru/pgu/stateStructure.html>
7. О министерстве: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока//<http://minvostokrazvitia.ru/about/ministry.php>
8. О министерстве: Министерство транспорта Российской Федерации//http://www.mintrans.ru/ministry/index.php?FOLDER_ID=201
9. Положение о федеральном агентстве: федеральное агентство морского и речного транспорта//http://www.morflot.ru/pol_ojenie_o_famrt/
10. Ространснадзор: функции: Федеральная служба по надзору в сфере транспорта // <http://www.rostransnadzor.ru/rostrans/functions/>
11. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Проект: Министерство транспорта Российской Федерации//http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts_proekt_16102008.pdf
12. Белозерцева Н.П., Ярайкина М.С. Разработка методики оценки конкурентоспособности транспортно-экспедиторских компаний и логистических операторов. //Интернет-журнал «Науковедение». 2013 №2 (15) [Электронный ресурс].-М. 2013. – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/sbornik15/2.pdf>, свободный – Загл. с экрана.

Рецензент: Ембулаев Владимир Николаевич, доктор экон. наук, профессор, профессор кафедры математического моделирования Владивостокского Государственного Университета Экономики и Сервиса.