


На правах рукописи



Шаханов Дмитрий Алексеевич

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ СИСТЕМЫ
УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАМЕННОГО УГЛЯ**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

6 НОЯ 2014

Москва – 2014



005554636

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения» МГУПС (МИИТ)

Научный руководитель: доктор экономических наук, доцент
Рышков Антон Владимирович.

Официальные оппоненты: **Куратова Эльвина Степановна,**
доктор экономических наук, Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Институт социально-экономических и энергетических проблем севера» (ИСЭ и ЭПС), Лаборатория проблем транспорта, старший научный сотрудник;

Григорьев Александр Владимирович,
кандидат экономических наук, Автономная некоммерческая организация «Институт проблем естественных монополий» (ИПЕМ), Департамент исследований топливно-энергетического комплекса, руководитель департамента.


Ведущая организация: Открытое акционерное общество «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ).

Защита состоится «3» декабря 2014 г. в 14:00 на заседании диссертационного совета Д 218.005.12 на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения» по адресу: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ауд. 3204.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте МГУПС (МИИТ), www.mii.ru.

Автореферат разослан «29» октября 2014 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,

 Соколов Юрий Игоревич

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Одним из основных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, является каменный уголь. В 2013 году его доля в погрузке составила 26%, в грузообороте 36,6%. В силу технологических особенностей перевозок каменного угля (массовость груза, большая партионность отправок, регулярность и круглогодичность вывоза) и отдаленности угольных месторождений от водных путей сообщения до 90% всего добытого угля перевозится по железным дорогам. В связи с этим уровень развития железнодорожной инфраструктуры оказывает прямое влияние на производственный потенциал угледобывающей отрасли.

В настоящее время железнодорожный транспорт испытывает недостаток пропускных и провозных способностей на основных маршрутах следования каменного угля. По состоянию на начало 2014 года около 10% всей эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования отнесены к "узким местам", т.е. участкам, где пропускная способность исчерпана. К ним относятся крупные железнодорожные узлы, подходы к морским портам и т. п. На данных участках происходит замедление движения железнодорожных составов, что приводит к образованию "заторов", сбоям в организации движения поездов и непроизводительным простоям вагонов. Все это приводит к снижению уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля. Более того, "узкие места" являются сдерживающим фактором на пути увеличения объемов перевозок каменного угля и повышения эффективности работы железнодорожного транспорта. По данным Института проблем естественных монополий недостаток инвестиций в проекты по расширению пропускной способности железнодорожных путей уже к 2020 году может привести к не вывозу до 42 млн т угля в год.

В то же время экономики развивающихся стран остро нуждаются в увеличении импорта каменного угля, что создает благоприятную конъюнктуру для дальнейшего развития угольной промышленности в России и позволяет наращивать объемы добычи. Железнодорожный транспорт является стратегическим партнером угольных компаний и без его модернизации и

дальнейшего поэтапного развития удовлетворить возрастающий спрос на перевозки каменного угля невозможно. В целях развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечения окупаемости инвестиционных проектов с учетом экономических интересов участников рынка перевозок каменного угля необходимо совершенствование системы управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок, что определяет актуальность темы диссертационного исследования.

Степень разработанности проблемы. Теоретической основой диссертационного исследования в сфере управления конкурентоспособностью являются фундаментальные работы таких авторов как Ансофф И., Котлер Ф., Кейнс Д.М., Ламбен Ж.Ж., Маршалл А., Портер М., Риккардо Д., Смит А. и другие. Теоретическую и методологическую основу исследования составляют научные труды в области эффективности транспортного производства, теории управления качеством транспортной продукции, затратами и результатами, а также в области развития потенциала транспортной компании таких ученых как Белов И.В., Богданова Т.В., Бубнова Г.В., Волков Б.А., Галабурда В.Г., Григорьев А.В., Кожевников Р.А., Кожевников Ю.Н., Куратова Э.С., Мазо Л.А., Мачерет Д.А., Персианов В.А., Пехтерев Ф.С., Резер С.М., Рышков А.В., Разумовский К.А., Саакян Ю.З., Соколов Ю.И., Терешина Н.П., Трихунков М.Ф., Фатхутдинов Р.А., Царев Р.М., Чернигина И.А., Черемет Н.М., Шкурина Л.В. и другие.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационного исследования является разработка экономического инструментария по управлению конкурентоспособностью железнодорожных перевозок для обоснования комплексных решений по повышению эффективности функционирования и развития инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В соответствии с поставленной целью основными задачами диссертационного исследования являются:

– выполнить сравнительный анализ существующих методов оценки уровня конкурентоспособности транспортной продукции;

- выявить основные принципы сегментации рынка транспортных услуг с позиции управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля;
- произвести экономический анализ рынка железнодорожных перевозок каменного угля;
- осуществить факторный анализ конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля;
- определить основные принципы повышения уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля;
- произвести оценку инвестиционной потребности инфраструктуры железнодорожного транспорта для обеспечения конкурентных преимуществ отрасли при перевозках каменного угля;
- произвести динамическую оценку уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля.

Объект исследования. В качестве объекта исследования рассматривается инфраструктура железнодорожного транспорта как определяющий фактор конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля и фундамент для экономического развития российской угольной отрасли, в том числе за счет увеличения экспорта.

Предмет исследования. Предметом исследования является система экономических отношений между участниками рынка железнодорожных перевозок каменного угля.

Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК. Диссертационная работа выполнена в рамках п. 1.4.83. «Экономическое обоснование систем управления на транспорте» и п. 1.4.92. «Организация управления на транспорте» паспорта специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт)».

Методология и методы исследования. Методология базируется на принципах комплексности и системного подхода, методах факторного ана-

лиза и использованием индексного метода оценки, методах стратегического анализа, динамических оценок и моделирования ситуаций, изложенных в трудах отечественных и зарубежных ученых и используемых в практике управления конкурентоспособностью различных экономических систем и их элементов.

Научная новизна. Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

- выполнено обобщение классификаций методов оценки уровня конкурентоспособности транспортных услуг для их обоснованного использования в экономическом механизме функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта;

- предложено развитие теоретических положений методики оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок на основе определения динамики индексов производственного потенциала железнодорожной инфраструктуры, платы за её услуги и качества транспортного обслуживания;

- предложен методический подход к оценке влияния деятельности инфраструктуры железнодорожного транспорта на экономический потенциал российских угольных компаний;

- разработан методический подход к индексации тарифов на перевозку массовых родов грузов для обеспечения окупаемости инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта;

- предложен новый метод управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля на основе улучшения качества транспортного обслуживания грузовладельцев в долгосрочной перспективе.

Наиболее существенные новые научные результаты, полученные непосредственно соискателем и выносимые на защиту:

- выявлены преимущества расчетно-параметрических методов оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля;

- определены параметры изменения уровня затрат грузовладельцев на перевозку каменного угля для целей развития инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- разработана методика определения индексов изменения тарифов на перевозку каменного угля, позволяющая учесть инвестиционную потребность инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- предложена методика оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля на основе мониторинга динамики индексов производственного потенциала железнодорожной инфраструктуры, платы за её услуги и качества транспортного обслуживания;
- определены основные принципы повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля;
- построен алгоритм управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок для целей учёта экономических интересов участников рынка перевозок каменного угля.

Достоверность результатов исследования обеспечена использованием данных, опубликованных в рецензируемых отечественных и зарубежных изданиях, а также официальных данных статистической отчетности о финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Российские железные дороги» и сходимостью результатов массовых методических расчетов с практическими параметрами функционирования железнодорожного транспорта.

Теоретическая значимость заключается в развитии теоретических положений методики оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля на основе учета мониторинга и контроллинга состояния инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Практическая значимость. Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что реализация предложенных рекомендаций по совершенствованию системы управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля позволит обеспечить необходимый уровень развития инфраструктуры железнодорожного транспорта для

удовлетворения потребностей экономики в перевозках каменного угля по объему и качеству в долгосрочном периоде. Результаты работы используются в ОАО «Российские железные дороги», что подтверждается документами о внедрении основных результатов исследования.

Внедрение и апробация работы. Научные и практические результаты работы обсуждались и получили положительную оценку на научно-практических конференциях: «Безопасность движения поездов» (Москва, 2010-2013 гг.). Диссертация обсуждена и одобрена на заседании кафедры «Экономика и управление на транспорте» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ). Результаты диссертационного исследования используются в практической деятельности ОАО «РЖД», а также в учебном процессе Института экономики и финансов Московского государственного университета путей сообщения.

Публикации. Основные результаты исследований, представленные в диссертации, опубликованы в семи научных работах общим объемом 5,9 п.л., в том числе четыре статьи объемом 5,1 п.л. – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных Высшей аттестационной комиссией России (авторский вклад 2,7 п.л.).

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Работа изложена на 178 машинописных страницах, содержит 29 рисунков и 22 таблицы. Список использованных источников включает 147 наименования.

Во введении обоснована актуальность темы диссертационной работы, изложена значимость поставленной проблемы, сформулированы цель и задачи исследования.

В первой главе диссертации исследованы методические основы формирования конкурентных отношений в сфере транспорта, рассмотрены сущность понятий конкурентоспособность транспортной компании и конкурентоспособность транспортной продукции, проанализированы существующие методы оценки уровня конкурентоспособности различных экономических

систем и их элементов, произведена их классификация, рассмотрены принципы сегментации рынка транспортных услуг с позиции управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля.

Во второй главе произведен экономический анализ перевозок каменного угля на железнодорожном транспорте, сформирован алгоритм оценки влияния деятельности инфраструктуры железнодорожного транспорта на экономический потенциал российских угольных компаний, определены параметры изменения уровня затрат грузовладельцев на перевозку каменного угля для целей развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, определены основные принципы повышения уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля.

В третьей главе разработан и апробирован методический подход к определению индексов изменения тарифа на перевозку каменного угля для целей учета инвестиционной потребности инфраструктуры железнодорожного транспорта, произведена динамическая оценка уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля на основе мониторинга динамики индексов производственного потенциала железнодорожной инфраструктуры, платы за её услуги и качества транспортного обслуживания.

В заключении диссертации представлены полученные результаты решения поставленных задач, отражена вынесенная на защиту научная новизна исследований, выводы и обобщения, а также рекомендации по практическому использованию полученных результатов.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Выявлены преимущества расчетно-параметрических методов оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля

В отличие от других методов оценки уровня конкурентоспособности, при использовании расчетно-параметрических методов оценка осуществляется на основе первичных критериев конкурентоспособности – потребительских свойств товара и его цены. В зависимости от особенностей рассматриваемой продукции в расчетах используются те критерии, которые значимы

для потребителя. Для грузовладельцев в сегменте перевозок каменного угля наиболее важными критериями являются: цена транспортной услуги, полнота удовлетворения спроса, срок доставки, транспортная доступность, ритмичность перевозок. При разработке методического подхода для оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля в диссертации предложено учитывать значимость данных критериев с использованием динамических моделей, адекватных требованиям рынка.

Применение расчетно-параметрических методов для оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок в динамике позволяет проводить факторный дисперсионный анализ, т.е. оценку влияния отдельного фактора или группы факторов на общий уровень конкурентоспособности.

Для целей обоснования расчетно-параметрического метода оценки в системе управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля, в диссертации произведена классификация различных методов по признакам объективности/субъективности результатов оценки, а также по подходу к оценке – качественная/количественная (таблица 1).

Таблица 1 – Классификация методов оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок

Методы оценки	Качественные	Количественные	Объективные	Субъективные
Методы экспертных оценок	–	+	–	+
Матричные методы	+	–	–	+
Методы структурного, функционального и стратегического анализа	+	–	+	–
Расчетно-параметрические методы	–	+	+	–

К методам экспертных оценок отнесены методы коллективной работы экспертной группы и методы получения индивидуального мнения членов экспертной группы. К расчетно-параметрическим методам относятся: многоугольник конкурентоспособности, методика Гребнева, расчет дифференциальных и комплексных показателей конкурентоспособности, расчет интегрального показателя конкурентоспособности, модель с идеальной точкой,

метод рейтинговой оценки и метод оценки на основе уровня продаж. К матричным методам относятся: матрица Бостонской консалтинговой компании, матрица МакКинси, матрица Артур Д. Литл. К методам структурного, функционального и стратегического анализа относятся: оценка конкурентоспособности на основе уровня продаж, модель Розенберга, модель М. Портера, модель Томпсона и Стрикленда.

В диссертации показано, что расчетно-параметрические методы обеспечивают высокую степень функциональной полноты и достоверность результатов исследования. В рамках научной школы кафедры «Экономика и управление на транспорте» МИИТа под руководством профессоров Белова И.В., Терешинной Н.П. разработаны методические подходы к определению уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок, основанные на принципах расчетно-параметрического метода и включающие показатели цены перевозки и дополнительных затрат грузовладельцев, качество транспортного обслуживания, а также отражающие совокупный экономико-технологический потенциал транспортной компании и коэффициент его использования.

2. Определены параметры изменения уровня затрат грузовладельцев на перевозку каменного угля для целей развития инфраструктуры железнодорожного транспорта

Взаимозависимость развития угольной промышленности и железных дорог имеет глубокую, исторически сложившуюся специфику. Прирост объемов погрузки каменного угля и произошедшее перераспределение грузопотоков, в том числе увеличение объемов экспорта в страны азиатско-тихоокеанского региона, способствовали увеличению загруженности отдельных участков железнодорожной инфраструктуры. В настоящее время инфраструктура железнодорожного транспорта, в особенности экспортные магистрали (БАМ, Транссиб) и припортовые станции при существующем объеме перевозок развиты недостаточно, что препятствует стабильной работе всей транспортно-логистической цепочки. Недостаток перерабатывающей способности сортировочных станций и развития станционных путей на основных маршрутах следования каменного угля затрудняет работу железнодо-

рожного и морского транспорта, лимитируя возможность увеличения объемов экспорта российского каменного угля и доходности транспортного комплекса.

Для создания условий развития угольной отрасли реализация проектов по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта крайне необходима. Однако, в современных условиях это затруднительно по причине ограниченности инвестиционных ресурсов.

Льготное тарифное положение угольных компаний не позволяет холдингу «РЖД» получать необходимый объем прибыли от грузовых перевозок, - ключевого источника инвестиций в инфраструктуру на сегодняшний день. К примеру, перевозка каменного угля в экспортном сообщении на расстояние свыше 3100 км не покрывает даже среднесетевых переменных и постоянных затрат.

В целом сохраняется по сути работа механизма перекрестного субсидирования одних грузов другими – более доходными. Однако такое перераспределение приводит к тому, что железнодорожный транспорт проигрывает автомобильному в борьбе за высокодоходные грузы. В результате растут риски ухудшения структуры погрузки, что при сохранении объемов транспортной работы будет означать снижение доходов и прибыли ОАО «РЖД», и соответственно - невозможность в необходимой степени обеспечить инвестиционное развитие железнодорожной инфраструктуры. Ухудшение технического состояния основных фондов и необходимость их обновления уже требуют пересмотра в сторону повышения тарифов на перевозку низкодоходных грузов, однако из-за несвоевременности принятия этого решения проблемы железнодорожной инфраструктуры остаются неразрешенными.

В связи с этим изменение уровня затрат грузовладельцев на перевозку каменного угля для целей развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в современных условиях и обеспечения конкурентоспособности железнодорожных перевозок в долгосрочном периоде является экономически обоснованным и стратегически важным решением.

3. Разработана методика определения индексов изменения тарифов на перевозку каменного угля, позволяющая учесть инвестиционную потребность инфраструктуры железнодорожного транспорта

Цена и рентабельность железнодорожных перевозок зависят от конкретных условий (класс груза, тип подвижного состава, вид и дальность отправки), что необходимо учитывать при определении индексов изменения тарифа на перевозку каменного угля. В связи с тем, что состояние объектов инфраструктуры, степень вовлечения основного капитала и инвестиционная потребность по различным территориальным филиалам отличается, необходимо производить детализацию расчета индексов, учитывая при этом маршруты следования груза. Методический подход к определению величины индексации тарифов для конкретной корреспонденции схематически представлен на рисунке 1.

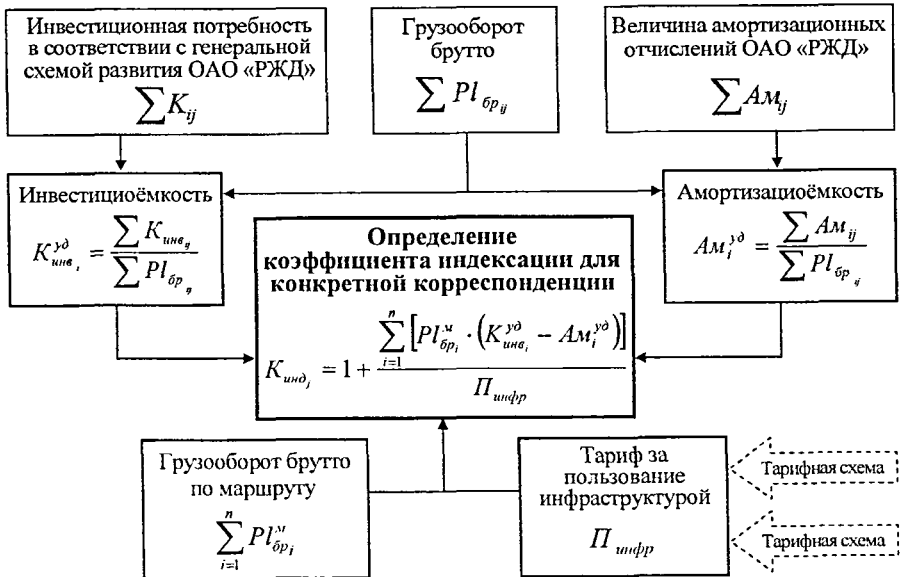


Рисунок 1 – Методический подход к определению индексов изменения железнодорожных тарифов на перевозку каменного угля в части инфраструктурной составляющей

В таблице 2 приведен пример расчета индексов изменения железнодорожного тарифа в части инфраструктурной составляющей при групповой отгрузке каменного угля в корреспонденции Кузбасс-Владивосток.

Таблица 2 – Определение индексов изменения тарифа на железнодорожную перевозку каменного угля в части инфраструктурной составляющей для корреспонденции Кузбасс-Владивосток по поясам дальности¹

Дальность отправки, км	Железные дороги по заданной корреспонденции	Протяженность маршрута следования, км	Грузооборот brutto, млн. т-км/год	Плата за услуги инфраструктуры, руб./ваг.	Амортизационность услуги, руб./тыс. т-км brutto	Инвестиционность услуги, руб./тыс. т-км brutto	Индексация тарифа
500	Западно-Сибирская	220	406 575	4 036,1	426,4	1 039,8	
	Красноярская	280	140 915	5 136,8	972,4	1 651,1	
	ВСЕГО	500	-	9 172,9	1 398,8	2 691,0	1,14
1 000	Западно-Сибирская	220	406 575	3 294,4	426,4	1039,8	
	Красноярская	780	140 915	11 680,4	2 708,8	4599,5	
	ВСЕГО	1 000	-	14 974,9	3 135,3	5 639,3	1,17
2 000	Западно-Сибирская	220	406 575	2 671,5	426,4	1039,8	
	Красноярская	958	140 915	11 633,4	3 327,0	5649,1	
	Восточно-Сибирская	822	242 507	9 981,9	3 090,8	5408,1	
	ВСЕГО	2 000	-	24 286,9	6 844,3	12 097,1	1,22
3 000	Западно-Сибирская	220	406 575	2 276,5	426,4	1039,8	
	Красноярская	958	140 915	9 913,2	3 327,0	5649,1	
	Восточно-Сибирская	1 260	242 507	13 038,3	4 737,8	8289,9	
	Забайкальская	562	338 596	5 815,5	1 149,9	3490,3	
	ВСЕГО	3 000	406 575	31 043,6	9 641,2	18 469,3	1,28
4 500	Западно-Сибирская	220	406 575	1 674,1	426,4	1039,8	
	Красноярская	958	140 915	7 290,3	3 327,0	5649,1	
	Восточно-Сибирская	1 260	242 507	9 588,5	4 737,8	8289,9	
	Забайкальская	2 062	338 596	15 691,7	4 219,2	12806,3	
	ВСЕГО	4 500	406 575	34 244,8	12 710,5	27 785,3	1,44

В диссертации произведены расчеты индексов тарифа на железнодорожную перевозку каменного угля при маршрутной и групповой отгрузке по

¹ Для условий 2010 года

основным направлениям грузопотоков. Среднесетевые значения индексов определены как средневзвешенные величины, в соответствии с удельным весом каждой корреспонденции в общем объеме грузооборота по каменному углю. В таблице 3 представлены среднесетевые значения индексов тарифа за пользование услугами инфраструктуры ОАО «РЖД» при перевозках каменного угля в зависимости от вида и дальности отправки.

Таблица 3 – Индексы изменения тарифа на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта при перевозках каменного угля, необходимые для обеспечения её инвестиционного развития

Вид отправки	Расстояние перевозки, км								
	1-500	501-1000	1001-1500	1501-2000	2001-2500	2501-3000	3001-3500	3501-4000	4001-4500
Повагонная/ групповая	1,11	1,15	1,17	1,19	1,20	1,24	1,27	1,32	1,37
Маршрутная	1,15	1,18	1,19	1,21	1,23	1,26	1,29	1,35	1,41

Наибольший относительный прирост тарифов наблюдается на расстояниях до 500 км и свыше 3500 км. Это обусловлено высокими значениями капиталоемкости при относительно невысоких провозных платах для перевозок каменного угля на данных поясах дальности. Предлагаемый подход к индексации тарифов в части инфраструктурной составляющей позволит обеспечить компании ОАО «РЖД» необходимым объемом инвестиционных ресурсов для развития инфраструктуры на маршрутах следования каменного угля.

4. Предложена методика оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля на основе мониторинга динамики индексов производственного потенциала железнодорожной инфраструктуры, платы за её услуги и качества транспортного обслуживания

Для определения динамики изменения уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля в условиях развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в диссертации предложена методика оценки уровня конкурентоспособности на основе мониторинга динамики

ки индексов составляющих её показателей. Динамическая оценка позволяет определить необходимость повышения уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок, результаты оценки служат основой для разработки стратегических управленческих решений и политики компании. Изменение уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля рассчитывается исходя из определения динамики индексов отражающих текущую конъюнктуру рынка.

Методическую основу предложенной в диссертации динамической модели определения уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля составили труды научной школы кафедры «Экономика и управление на транспорте» МИИТ. Уровень конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля в диссертации предложено определить, как соотношение показателей производственного потенциала инфраструктуры железнодорожного транспорта (с учетом интенсивности её использования) и качества транспортного обслуживания к совокупным затратам грузовладельцев на перевозку каменного угля (с учетом затрат, зависящих от дополнительного качества транспортного обслуживания).

Индексы качественных и объемных показателей динамического ряда определяются соотношением уровня отчетного периода к эталонному значению. За эталон в диссертации приняты значения, которые соответствуют максимальному варианту развития железнодорожного транспорта к 2030 г. Индексы стоимостных показателей динамического ряда определяются, как изменение уровня затрат грузовладельцев на перевозку каменного угля (индексация железнодорожных тарифов на перевозку каменного угля).

Динамика индексов показателей, определяющих уровень конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля, в условиях развития инфраструктуры железнодорожного транспорта представлены на рисунке 2.

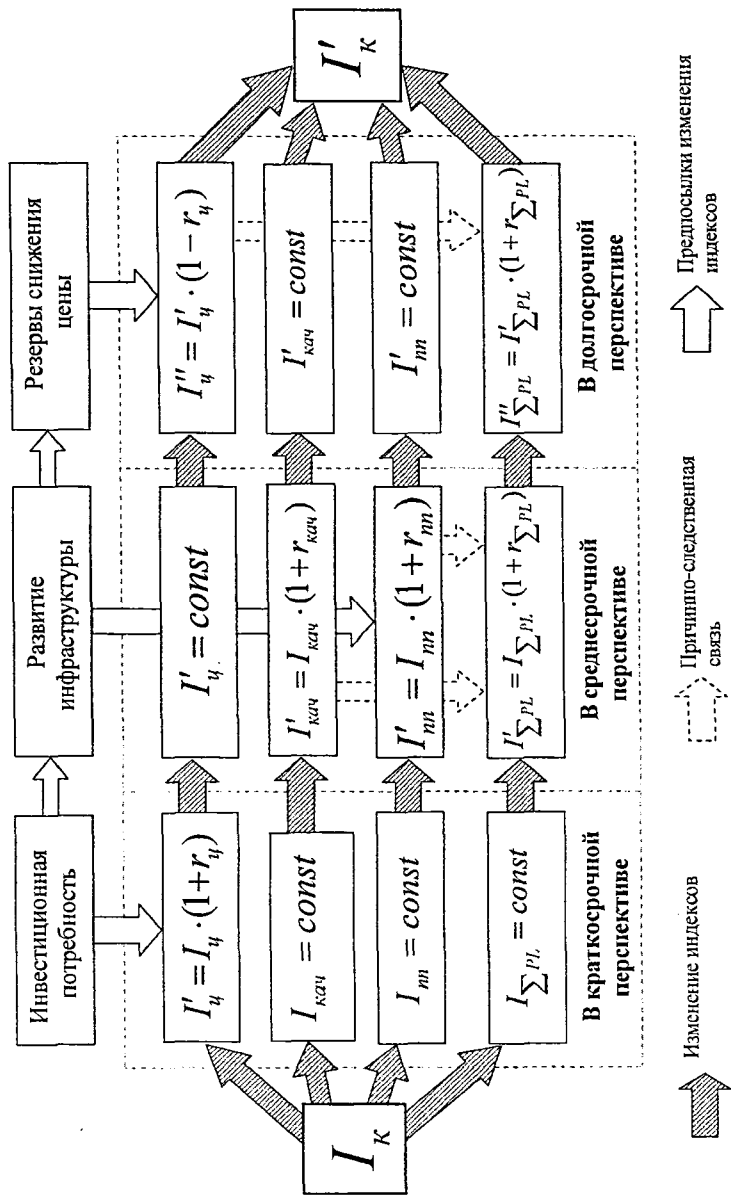


Рисунок 2 – Методика оценки уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля на основе мониторинга динамики индексов производственного потенциала железнодорожной инфраструктуры, платы за её услуги и качества транспортного обслуживания

Индекс производственного потенциала железнодорожного транспорта ($I_{пр}$) характеризует прирост уровня пропускной способности железнодорожной инфраструктуры на основных маршрутах следования каменного угля за счет проводимой инвестиционной программы. При этом необходимо учитывать изменение интенсивности использования железнодорожной инфраструктуры на данных маршрутах, которая может соответствовать индексу роста грузооборота ($I_{СРП}$). Индекс цены железнодорожных перевозок ($I_{ц}$) характеризует изменение уровня затрат грузовладельцев, обусловленное повышением качества транспортного обслуживания. Индекс качества транспортного обслуживания ($I_{кач}$) определяется через изменение интегрального показателя качества.

Интегральный показатель качества транспортного обслуживания² определяется набором следующих качественных показателей: транспортная доступность пользователей ($U_{мд}$); срочность доставки грузов ($U_{сд}$); сохранность перевозимых грузов ($U_{се}$); полнота удовлетворения спроса на перевозки ($U_{ус}$); ритмичность перевозок ($U_{рн}$); комплексность перевозок ($U_{ко}$); безопасность движения поездов ($U_{бн}$); экологичность транспортных процессов ($U_{эж}$). Учитывая ранжирование качественных показателей, значение интегрального показателя качества транспортного обслуживания на железнодорожном транспорте в сегменте перевозок каменного угля предложено определить по следующей формуле:

$$\begin{aligned} \bar{U}_{(уголь)} = & U_{мд} \cdot 0,21 + U_{сд} \cdot 0,11 + U_{се} \cdot 0,06 + U_{ус} \cdot 0,23 + \\ & + U_{рн} \cdot 0,17 + U_{ко} \cdot 0,11 + U_{бн} \cdot 0,06 + U_{эж} \cdot 0,05 \end{aligned} \quad (3)$$

В таблице 3 приведены значения показателей динамического ряда и групповых индексов, определяющих изменение уровня конкурентоспособности ОАО «РЖД» в динамике в случае реализации программы стратегического развития компании. В диссертации приведены расчеты индекса конкуренто-

² Научная школа качества транспортного обслуживания кафедры "Экономика и управление на транспорте" МНИТ активно развивается профессорами И.В. Беловым, В.Г. Галабурдой, М.Ф. Трихунковым, Н.П. Тершиной, Ю.И. Соколовым.

способности железнодорожных перевозок каменного угля в случае невыполнения программы развития инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Таблица 3 – Динамическая оценка уровня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля при максимальном варианте развития инфраструктуры железнодорожного транспорта

Показатели	Значения показателей			
	фактическое	в краткосрочной перспективе	в среднесрочной перспективе	в долгосрочной перспективе
Индекс конкурентоспособности	0,786	0,710	0,897	1
Индекс цены	1,000	1,174	1,174	1,076
Индекс качества	1,000	1,000	1,129	1,129
Индекс производственного потенциала	1,000	1,062	1,188	1,213
Средняя расходная ставка грузовладельцев, руб./10 т-км нетто, в том числе:	2,936	3,448	3,448	3,159
за услуги инфраструктуры	2,226	2,738	2,738	2,449
за предоставление вагона	0,710	0,710	0,710	0,710
Уровень удовлетворенности грузовладельцев по качеству транспортного обслуживания (в баллах от 0 до 100), в том числе:	61,53	61,53	69,47	69,47
транспортная доступность	54	54	62	62
срок доставки	55	55	60	60
сохранность	86	86	86	86
полнота удовлетворения спроса	61	61	80	80
ритмичность перевозок	57	57	61	61
комплексность обслуживания	57	57	63	63
безопасность перевозок	79	79	79	79
экологичность перевозок	85	85	85	85

В соответствии с результатами расчетов, представленных в таблице 3, развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта способно повысить уровень конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля в долгосрочной перспективе на 27%. Снижение конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля в краткосрочной перспективе обусловлено ростом тарифов для целей консолидации дополнительных источников финансирования инвестиционной программы развития. Рост уров-

ня конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля в средне- и долгосрочной перспективе объясняется увеличением производственного потенциала железнодорожной инфраструктуры, что способствует росту объемов перевозок каменного угля и повышению уровня качества транспортного обслуживания грузовладельцев. Снижение уровня тарифа на перевозки каменного угля в части инфраструктурной составляющей, ожидаемое в долгосрочной перспективе, объясняется завершением намеченного этапа комплексной программы развития железнодорожной инфраструктуры.

5. Определены основные принципы повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля

К основным принципам повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля в условиях развития железнодорожной инфраструктуры в диссертации отнесены следующие.

Принцип снижения ресурсоемкости транспортного производства железнодорожной инфраструктуры. Снижение ресурсоемкости транспортного производства может быть обеспечено за счет повышения эффективности использования железнодорожной инфраструктуры и наращивания объемов грузовых перевозок. Участки железнодорожной инфраструктуры, на которых пропускная и провозная способность полностью исчерпана, являются сдерживающим фактором на пути увеличения объемов перевозок на данных направлениях и не позволяют эффективно использовать инфраструктуру прилегающих участков. Участки с ограниченной пропускной способностью приводят к увеличению эксплуатационных затрат на обслуживание инфраструктуры, сложностям в организации движения, простоям поездных формирований и увеличению сроков доставки груза. Развитие проблемных участков на маршрутах следования каменного угля позволит снять инфраструктурные ограничения и обеспечить резервы повышения объемов перевозок каменного угля. При этом в первоочередном порядке целесообразно развивать высокоинтенсивные железнодорожные линии. Это позволит снизить прямые транспортные издержки грузоотправителей, а также повысить интенсивность использования малодеятельных железнодорожных линий, снижая убытки на их содержание.

Принцип развития базовых отраслей экономики. Применительно к железнодорожному транспорту заключается в обеспечении роста объемов перевозок, в т.ч. каменного угля. В настоящее время железнодорожный транспорт имеет серьезные инфраструктурные ограничения, связанные с пропускной способностью на основных экспортных грузопотоках каменного угля, а именно на подходах к морским портам и перевалочным пунктам. Существующие инфраструктурные ограничения не позволяют в полной мере реализовать экспортный потенциал российской угольной промышленности. Учитывая возрастающий спрос на энергоресурсы на внешних рынках, проблема развития железнодорожной инфраструктуры в экспортных направлениях особенно актуальна. Наличие развитого железнодорожного сообщения с разрабатываемыми перспективными месторождениями каменного угля будет являться гарантом для наращивания производственных мощностей угольных компаний, в том числе для увеличения экспорта.

Принцип повышения качества транспортного обслуживания. Наиболее значимыми показателями качества транспортного обслуживания в сегменте перевозок каменного угля являются полнота удовлетворения спроса по объему, транспортная доступность, ритмичность перевозок и сроки доставки. Ликвидация «узких мест» на основных маршрутах следования каменного угля позволит решить проблему снижения сверхнормативных простоев вагонов, а следовательно, сократить время доставки. Развитие железнодорожного сообщения с угольными месторождениями позволит повысить транспортную доступность и обеспечить высокую ритмичность вывоза каменного угля.

Принцип реинвестирования прибыли. Увеличение объемов перевозок каменного угля за счет развития железнодорожной инфраструктуры, при неизменных объемах перевозок прочих видов грузов, позволит сократить долю условно-постоянных расходов в структуре затрат ОАО «РЖД», а, следовательно, повысить рентабельность перевозок высокодоходных грузов. Увеличение прибыльности компании ОАО «РЖД» позволит активизировать инвестиционную деятельность, что способствует дальнейшему развитию железнодорожной отрасли и стимулированию развития смежных отраслей экономики, т.е. создает условия для экономического роста в стране в целом.

6. Построен алгоритм управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок для целей учета экономических интересов участников рынка перевозок каменного угля

Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля можно охарактеризовать как сознательное комплексное воздействие на факторы конкурентоспособности для достижения определенных целей при обеспечении оптимального сочетания цены и качества транспортной продукции. На рисунке 3 представлен укрупненный алгоритм управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля.

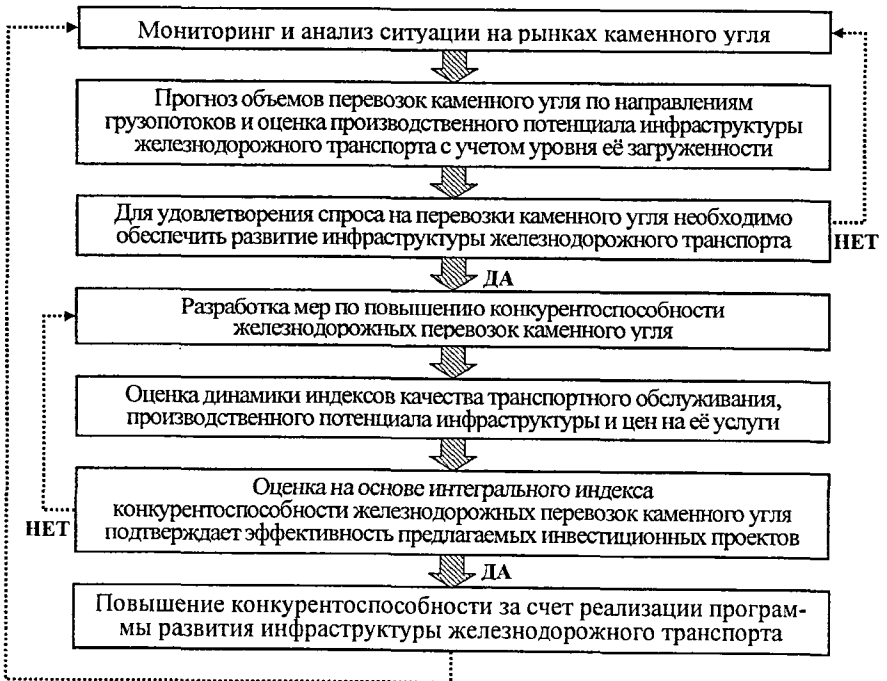


Рисунок 3 – Алгоритм управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля

Оценка уровня износа объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта подтверждает необходимость их развития с использованием алгоритмов управления конкурентоспособностью. В ином случае износ будет расти и далее, что уже в ближайшей перспективе приведет к увеличению

эксплуатационных расходов на содержание и текущий ремонт объектов инфраструктуры.

Заключение. В ходе выполненного научного исследования поставлена и решена задача экономического обоснования системы управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля. Результаты исследования показали, что использование экономического инструментария повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок каменного угля при обосновании решений по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта позволит удовлетворить спрос на перевозки каменного угля по объему, цене и качеству и обеспечить их конкурентоспособность в долгосрочном периоде.

Научные публикации автора по теме диссертационного исследования приведены ниже.

**Статьи в ведущих научных изданиях и журналах,
определенных ВАК РФ**

1. Шаханов, Д. А. Основные направления повышения уровня конкурентоспособности на железнодорожном транспорте в России и за рубежом [Текст] / Д.А. Шаханов // Транспортное дело России. – 2013. – № 5. – С. 299-302.
2. Шаханов, Д. А. О необходимости индексации тарифной базы [Текст] / А.В. Рышков, Д.А. Шаханов // Мир транспорта. – 2013. – № 5. – С. 60-67.
3. Шаханов, Д. А. Концептуальная модель управления конкурентоспособностью железнодорожной транспортной компании [Текст] / А.В. Рышков, Д.А. Шаханов // Экономика железных дорог. – 2014. – № 6. – С. 26-42.
4. Шаханов, Д. А. Ресурсы производительности: опыт США [Текст] / Н.П. Терешина, В.А. Подсорин, Д.А. Шаханов // Мир транспорта. – 2014. – № 2. – С. 202-213.

Статьи в других изданиях

5. Шаханов, Д. А. Основные направления улучшения экономической конъюнктуры железнодорожного транспорта [Текст] / Д.А. Шаханов // Труды Тринадцатой научно-практической конференции «Безопасность движения поездов». – 2012. – С. XIV-136 – XIV-138.

6. Шаханов, Д. А. Оценка и управление транспортной безопасностью на железных дорогах: опыт США [Текст] / Д.А. Шаханов // Труды Четырнадцатой научно-практической конференции «Безопасность движения поездов». – 2013. – С. VII-112.

7. Шаханов, Д. А. Процессно-ориентированное управление как современный инструмент управления [Текст] / М.Г. Данилина, Д.А. Шаханов // Труды Одиннадцатой научно-практической конференции «Безопасность движения поездов». – 2010. – С. XV-48.

ШАХАНОВ ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ СИСТЕМЫ
УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАМЕННОГО УГЛЯ**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Подписано в печать 04.10.2014 Заказ № 1004 Формат 60 x 90/16 Тираж 80 экз.
Усл.-печ.л. – 1,5

127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, УПЦ ГИ МИИТ