

На правах рукописи

АФОНИЧКИНА Екатерина Александровна

РАЗРАБОТКА ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ  
МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО УЗЛА  
(НА ПРИМЕРЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА)

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством  
(управление инновациями и инвестиционной деятельностью)  
08.00.14 – Мировая экономика

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Санкт-Петербург - 2002

Работа выполнена на кафедре мировой экономики Санкт-Петербургского государственного технического университета

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

доктор экономических наук,  
профессор Диденко Н.И.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ОППОНЕНТЫ

доктор экономических наук,  
профессор Сутырин С.Ф.

кандидат экономических наук  
Григорян М.Г.

ВЕДУЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Санкт-Петербургский государственный  
университет водных коммуникаций

Защита состоится "21" февраля 2002 г. в 14 часов на заседании диссертационного Совета Д 212.229.23 при Санкт-Петербургском государственном техническом университете по адресу: 195251, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д.29, III уч. корпус, ауд. 506.

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной библиотеке СПбГТУ.

Автореферат разослан "21" января 2002 г.

Ученый секретарь

диссертационного Совета

кандидат экономических наук, доцент

Сулоева С.Б.

**Актуальность темы исследования.** Развитие международных рыночных отношений предполагает необходимость наличия эффективных процедур управления транспортным обеспечением внешнеэкономической деятельности, развития рынка международных транспортных услуг и формирования его конкурентоспособной инфраструктуры.

В условиях интеграции транспортный фактор, как количественно определенный элемент в стоимости продукции, играет важную роль при обосновании целесообразности той или иной внешнеторговой сделки. Так, повышение производительности транспортных систем приводит к сокращению удельных транспортных издержек, способствует развитию внешнеэкономических связей, вовлекая в сферу международных экономических отношений все новые и более удаленные и сложные рынки товаров. Территориальная близость региона к странам Европейского Союза и индустриально развитым районам России доказывает его приоритетно-основополагающую роль в экспортно-импортных операциях и необходимость укрепления роли Санкт-Петербурга в качестве трансъевропейского перевозчика. Для развития данного вида деятельности регион располагает необходимым набором конкурентных факторов для создания конкурентоспособной транспортно-транзитной системы, работающей, в том числе, и в сфере управления транспортным обеспечением внешнеэкономической деятельности региона.

Однако, в последние годы резко обострилась конкурентная борьба за транзит со стороны Прибалтийских и Скандинавских стран, объединяющихся в Панъевропейскую транспортную инфраструктуру, для переключения на себя большей части объема грузопотока, следующего в направлении Восток-Запад и составляющего на сегодня около 600 млн. тонн в год. Потери России от транзита товаров через порты и территории третьих стран – конкурентов составляют примерно 15% от стоимости экспортно-импортных операций.

В этой связи важной становится проблема повышения уровня конкурентных факторов развития международного транспортно-транзитного узла (МТТУ) Санкт-Петербурга. Проблема управления созданием конкурентных преимуществ предприятий транспортной отрасли, ориентирующих свои услуги на зарубежные рынки и формирование эффективной конкурентной стратегии международного транзита вытекает из стратегии проведения экономических реформ в России.

Таким образом, в сложившихся условиях представляется необходимым применение эффективных методов и процедур создания и поддержания факторов конкурентоспособности, а также разработка организационно-экономического механизма формирования конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла.

Актуальность проблемы формирования конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла Санкт-Петербург и определило выбор темы диссертационного исследования.

**Цель и задачи исследования.** Целью исследования является разработка и теоретическое обоснование организационно-экономического механизма формирования конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла Санкт-Петербург как фактора ускорения интеграции региона в мировую экономику.

Для достижения поставленной цели сформулированы следующие задачи:

1. Выявить роль международных транспортных коридоров и транспортно-транзитных услуг в обеспечении развития мировой экономики и оценить динамику системы международного транзита в Санкт-Петербурге, детализировать и исследовать понятие МТТУ.

2. Провести анализ экономического потенциала системы международного транзита в регионе Санкт-Петербург, международных правовых норм и национального законодательства по регулированию транспортно-транзитных услуг.

3. Исследовать факторы создания и поддержания конкурентных преимуществ МТТУ и разработать алгоритм оценки конкурентоспособности международного транспортно-транзитного узла.

4. Обосновать модель мультимодальной транзитной цепи и сформировать оптимальный план распределения грузопотока на транспортном коридоре в зависимости от вида используемого транспорта и возможностей транспортных фирм, а также разработать методологию многокритериального выбора оптимальной схемы международного транзита на транспортных коридорах через международный транспортно-транзитный узел Санкт-Петербурга.

5. Разработать направления совершенствования организационно-экономического механизма формирования конкурентных преимуществ МТТУ Санкт-Петербурга.

6. Сформулировать основные принципы и этапы формирования инновационно-инвестиционной стратегии развития МТТУ Санкт-Петербурга.

**Объектом исследования** является действующая инфраструктура международной транспортно-транзитной системы региона Санкт-Петербурга.

**Предмет исследования** составляет организационно-экономический механизм формирования конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла СПб.

**Методологическую и теоретическую основу** диссертационной работы составляют классические труды по проблемам теории управления, международного маркетинга и менеджмента, международного транзита, стратегического планирования, национальной и международной экономики.

Проблемы и перспективы развития внешнеэкономических связей России отражены в трудах российских экономистов: Е.В. Авдокушина, В.В. Глухова, А.В. Гумилевского, П.С.Завьялова, В.Р. Огорокова, И.П. Фаминского, В.И. Фомичева и др.; проблемы развития транспорта – в работах: Д.С. Николаева, С.В. Саркисова, К.В. Холопова и др. В работе автор также опирался на труды российских и зарубежных ученых в области изучения и разработки конкурентной стратегии А.П. Градова, Н.И. Диденко, А.Ю. Юданова, М. Портера.

В процессе работы были использованы данные органов госстатистики РФ и Санкт-Петербурга, материалы Министерства экономики РФ, Министерства финансов РФ, а также статистические данные зарубежных стран. Аналитическая часть работы выполнена на основе обработки информации международных операторов и транспортных фирм, Таможенного комитета РФ, Северо-Западного таможенного управления, Администрации Санкт-Петербурга.

Для решения поставленных в диссертационном исследовании задач были использованы методы анализа конкурентных преимуществ, общего и международного менеджмента и маркетинга, системного анализа, экономико-математического моделирования, статистического анализа и прогнозирования, экспертных оценок и многокритериального выбора.

**Научная новизна** результатов диссертации состоит в методических рекомендациях по развитию факторов конкурентоспособности системы международного транспортно-транзитного узла в регионе Санкт-Петербурга. Выполненное исследование содержит следующие элементы научной новизны:

- методические положения и принципы организационно-экономического механизма дополняют теорию конкурентных преимуществ в условиях современного развития мировой экономики и создают научную базу для формирования конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла;

- методика многокритериального выбора эффективной схемы международного транзита по транспортному коридору развивает теорию планирования и управления международным транзитом;

- принципы формирования инновационно-инвестиционной стратегии дополняют теорию инвестиционного развития и определяют комплекс методических рекомендаций по совершенствованию региональных инструментов стимулирования развития инфраструктуры международного транзита;

- результаты работы создают научно-методическую базу для формирования конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла с целью повышения его конкурентоспособности.

**Практическая значимость.** Разработанные в диссертационном исследовании научные и методические положения доведены до уровня практических рекомендаций, имеют комплексный характер и направлены на совершенствование региональных инструментов стимулирования и развития конкурентоспособного международного транспортно-транзитного узла Санкт-Петербурга.

**Апробация работы, публикации.** Основные результаты исследования были представлены в докладах на международных конференциях, научных семинарах: Международной научно-практической конференции "Системный анализ в проектировании и управлении" (Санкт-Петербург, 1998, 1999, 2000, 2001); III и IV Международной научно-практической конференции "Интеграция экономики в систему мирохозяйственных связей" (Санкт-Петербург, 1998, 2000); Научно-практической конференции "Молодые экономисты в поисках истины" (1999); Всероссийской научно-практической конференции "Проблемы социально-экономического развития региона" (Саранск, 1999); III Международной научно-практической конференции "Экономика, экология и общество России в 21-м столетии" (Санкт-Петербург, 2001).

По теме диссертационного исследования автором опубликовано 14 печатных работ, отражающих основное содержание диссертации, общим объемом 6,5 п.л.

Предложенные в работе методология и рекомендации используются в учебном процессе в Ульяновском государственном университете, Мордовском государственном университете, Волжском университете, Санкт-Петербургском государственном техническом университете.

**Структура работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка использованной литературы и приложений.

**Во введении** обоснована актуальность исследования, сформулированы цели и задачи исследования, подлежащие решению, обозначена методологическая основа работы, определены объект и предмет исследования, обоснована научная новизна и практическая значимость результатов диссертационного исследования.

**В первой главе** "Мировая транспортная система и транспортно-транзитные узлы" исследуется влияние мировой транспортной системы на развитие мирового хозяйства и ее роль в международной интеграции, анализируются международные транспортные коридоры и МТТУ, их значение в развитии транспортной системы и конкурентные стратегии в управлении транспортным обеспечением внешнеэкономической деятельности.

**Во второй главе** "Анализ конкурентоспособности международного транспортно-транзитного узла" дана оценка транспортного потенциала российской транспортной системы, проанализированы международные проекты с участием региона Санкт-Петербург, исследованы факторы конкурентоспособности транспортно-транзитной системы Санкт-Петербурга.

**В третьей главе** "Организационно-экономический механизм формирования конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла Санкт-

**Петербурга“** определяются направления совершенствования организационно-экономического механизма формирования и развития конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла Санкт-Петербург, предложена модель формирования оптимального плана распределения транзитного грузопотока, решена задача многокритериального выбора оптимальной схемы международного транзита на транспортных коридорах.

**В заключении** сформулированы основные результаты исследования, изложены рекомендации и результаты диссертационного исследования.

## **ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

### **1. Усиление роли международного транзита и международных транспортно-транзитных узлов в мировой экономике.**

В процессе исследования выявлено, что на современном этапе развития мирового хозяйства международная интеграция становится одним из наиболее приоритетных факторов экономического развития страны и регионов. Анализ тенденций развития международных экономических отношений показал необходимость развития рынка международных транспортно-транзитных услуг и формирования его конкурентоспособной инфраструктуры. чему способствуют: превышение темпов роста объемов международной торговли над темпами роста ВВП; увеличение транзитных перевозок через территорию России за 2000 г. на 4,1%; территориальный разрыв в технологическом процессе ряда производств; повышение требований к сохранности и скорости доставки грузов, а также к эффективности перевозок в связи с ростом транспортных издержек и обеспечением безопасности движения по основным национальным и международным транспортным коридорам.

В работе обосновывается организационное оформление региональной системы международного транзита в виде международного транспортно-транзитного узла, под которым будем понимать региональную производственную систему, состоящую из: транспортного обеспечения, системы действующих международных транспортных коридоров (МТК), технико-технологического обеспечения инфраструктуры коридора, совокупности транспортно-экспедиционных организаций и операторов, предоставляющих транспортно-транзитные услуги, совокупности эффективных транспортных схем (транзитных маршрутов) в пределах МТК, по которым перемещаются транзитные грузопотоки. Транспортное обеспечение – это совокупность нескольких видов транспорта, взаимодействующих между собой на МТК. Техничко-технологическая инфраструктура МТК в свою очередь состоит из производственной и обслуживающей систем, обеспечивающих достаточную пропускную способность коридоров и терминалов и качество услуг, предоставляемых по обслуживанию международного транзита региональными и международными операторами. Основной задачей функционирования МТТУ является предоставление эффективных транспортно-транзитных услуг при следовании груза и транспортного средства по оптимальным схемам транспортного коридора с целью привлечения международного транзитного грузопотока, обеспечения занятости населения, наполнения бюджетов регионального и федерального уровней.

Основные принципы функционирования такой системы: единство всех организационно-технологических звеньев инфраструктуры системы и кооперация всех его участников; единообразие правил перевозок на международных транспортных коридорах; эффективное распределение грузопотоков по маршрутным схемам коридора; финансовую ответственность

за нарушение качества услуг для каждого звена инфраструктуры системы; оперативный электронный обмен данными.

Проведенный анализ системы международного транзита выявил особую роль региона Балтийского моря (рис.1). По оценкам западных экспертов к 2005 г. объем азиатско-европейского транзита достигнет 1 триллион USD в год.

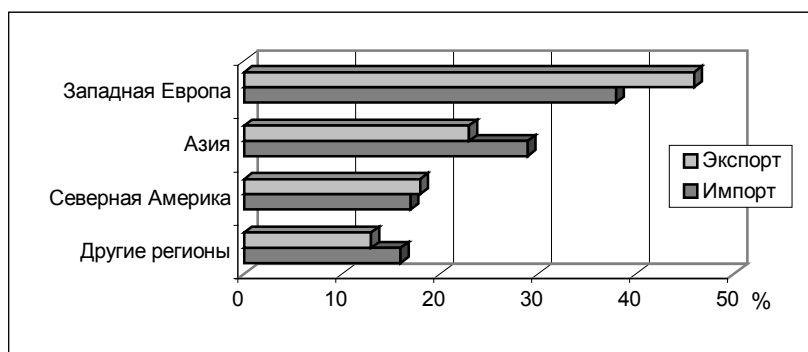


Рис. 1. Удельный вес регионов в мировой торговле транспортными услугами, 2000 г.

Обширные внешнеэкономические связи Санкт-Петербурга порождают крупные международные грузопотоки, накладывающиеся на внутренние транспортные системы. В настоящее время через регион проходит порядка 32% импортных и 25% экспортных российских перевозок. Регион занимает 4-е место в стране по поступлениям налогов и сборов в бюджетную систему России – порядка 3,6% - все это создает предпосылки развития Санкт-Петербурга как крупного транспортно-транзитного узла. Динамика объема импорта региона показана на рис.2.

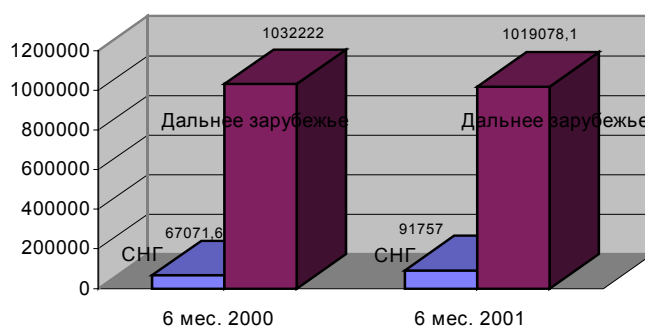


Рис. 2. Динамика объема импорта в Санкт-Петербург из стран СНГ и дальнего зарубежья за 6 мес. 2000-2001 гг., (тыс. USD)

Балтийский регион, и в частности Санкт-Петербург и Ленинградская область России сегодня объективно являются геополитическим мостом в отношениях между странами Востока и Запада. Поэтому Россия, имея выходы к морям, используя огромную территорию для международного транзита, обладая системой космической, воздушной и морской навигации, наделена уникальными возможностями участия в международной интеграции, в том числе по вопросам международного транзита.

Однако, анализ динамики экономических показателей говорит о снижении роли МТТУ Санкт-Петербург как внутри страны, так и на рынке международного транзита, которое возникает из-за несовпадения интересов транспортных и инфраструктурных предприятий, отсутствия координации в системе интермодальных перевозок, неэффективном нормативно-правовом регулировании транспортной отрасли.

## **2. Методические принципы оценки конкурентоспособности международного транспортно-транзитного узла**

Для определения направления формирования конкурентных преимуществ МТТУ в работе проведен анализ существующего состояния сферы международного транзита в регионе. Анализ конкурентоспособности предполагает исследование рынка транспортно-транзитных услуг, предлагаемых региональной системой на международных коридорах, его транзитного потенциала.

В процессе исследования возникла необходимость уточнения определения конкурентоспособности МТТУ, так как в литературе не существует четкого определения. Поэтому для оценки конкурентоспособности МТТУ требуется не только четко выделить его элементную и организационную структуру, но и сформулировать определение конкурентоспособности такого узла. В соответствии со сложностью структуры МТТУ, для оценки его конкурентоспособности требуется системный подход, учитывающий технические, экономические, организационные, социальные, экологические и другие параметры в их взаимосвязи.

Конкурентоспособность МТТУ – это способность данной системы конкурировать на рынке международного транзита, то есть предоставлять транспортно-транзитные услуги, отвечающие требованиям потребителя по ценовым и качественным параметрам.

В соответствии с определением системы МТТУ необходимо выявить систему факторов, отражающих его конкурентоспособность. В качестве таких критериев в работе предложена система показателей, отражающая технико-технологические, экономические, инфраструктурные, правовые, информационные и другие аспекты международной транзитной деятельности. К основным параметрам, отражающим внутренние аспекты МТТУ отнесены: время доставки; уровень затрат; уровень ассортимента услуг; уровень объема услуг; зона охвата рынков; надежность (риск) доставки; эффективность терминала; уровень тарифов; уровень сопутствующих услуг. Анализ уровня этих показателей позволяет говорить о приоритетах отдельных МТТУ Балтийского региона и возможности их группировки в отдельные кластеры.

Конкурентоспособность МТТУ достигается его конкурентными преимуществами перед другими узлами. Согласно теории конкурентных преимуществ М. Портера в работе выделены 2 типа конкурентных преимуществ - низкие издержки и дифференциация услуг, а также выявлены конкурентные факторы, влияющие на формирование и поддержание конкурентных преимуществ МТТУ Санкт-Петербург:

1. Физические ресурсы, то есть выгодное географическое положение региона, позволяющее снизить издержки на транспортировку (транзит) грузов при использовании трансъевропейских интермодальных коридоров.

2. Людские ресурсы и ресурс знаний. В регионе сосредоточено большое количество высших учебных заведений, научно-исследовательских центров, библиотек, обеспечивающих доступ к необходимой информации.

3. Денежные ресурсы. На долю транспорта приходится всего около 6% всего объема поступающих иностранных инвестиций, что конечно недостаточно для создания конкурентоспособной отрасли в регионе.



4. Инфраструктурные ресурсы. Региональные информационные ресурсы не в состоянии конкурировать с развитыми инфраструктурами западных стран: не отработана схема выдачи лицензий перевозчикам, процедура учета и контроля за их деятельностью.

В работе предложен алгоритм оценки конкурентоспособности международного транспортно-транзитного узла (рис.3).

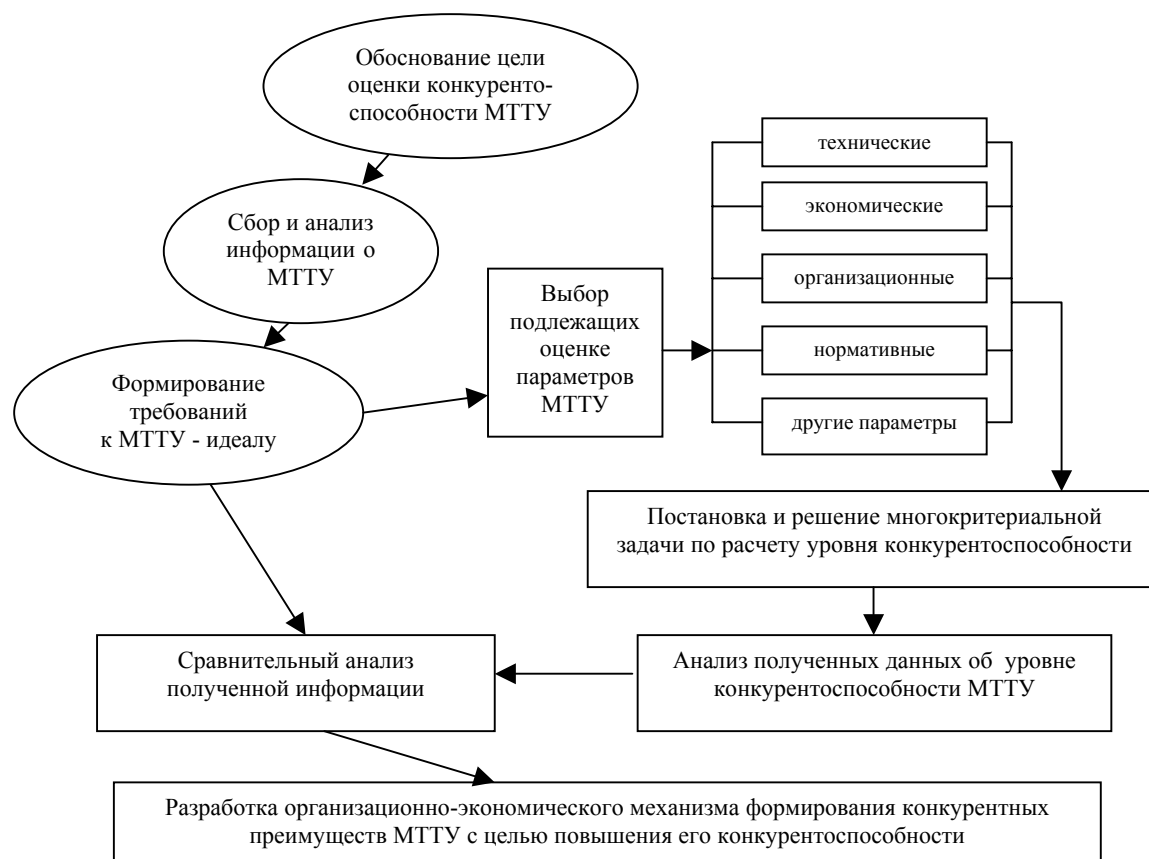


Рис. 3. Алгоритм оценки конкурентоспособности международного транспортно-транзитного узла

### 3. Модель формирования оптимального плана распределения грузопотока на транспортном коридоре, модель многокритериального выбора оптимальной схемы международного транзита.

Построение экономико-математических моделей подтвердило необходимость совершенствования управления системой международного транзита в Санкт-Петербурге по следующим направлениям: - развитие инфраструктуры международного транспортного коридора и его составляющих; - совершенствование информационно-аналитического обеспечения; - организация и выбор оптимальных схем маршрутов; - оценка эффективности транспортно-транзитных схем.

Для обеспечения достоверности выбранного направления совершенствования необходимо провести прогноз тенденций развития транспортно-транзитной деятельности МТТУ.

Используя динамику показателей общего товарооборота внешней торговли Санкт-Петербурга со странами Балтии (табл.1), построили модель прогноза.

Таблица 1

Динамика внешнеторгового грузооборота Санкт-Петербурга со странами Балтии (тыс. USD)

Страна	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.
Латвия	55930,419	131294,38	234013,51	83482,872	59295,409
Литва	73797,444	104337,89	133411,53	51196,961	25431,865
Эстония	90556,123	118347,75	126578,87	87853,89	86738,128
<b>Итого</b>	<b>220283,986</b>	<b>353980,03</b>	<b>494003,92</b>	<b>222533,72</b>	<b>171465,4</b>

В работе выбраны наиболее распространенные методы адаптивного моделирования и прогнозирования. Построение модели прогноза по методу скользящего среднего и экспоненциального сглаживания подтвердили тенденцию снижения прогнозируемых показателей (рис. 4).

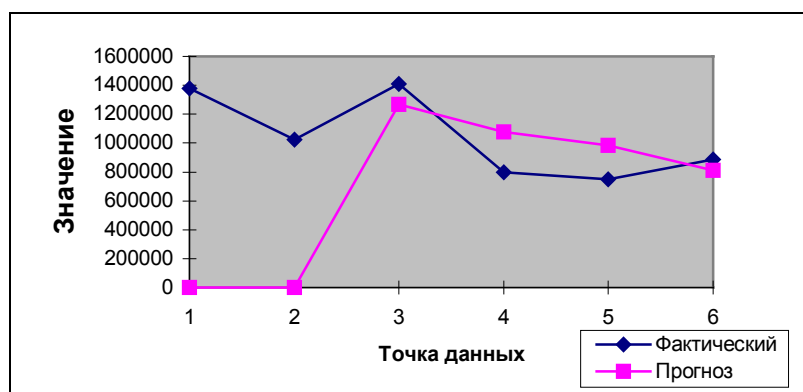


Рис.4. Прогноз по методу скользящего среднего

Для подтверждения прогноза воспользовались методом наименьших квадратов, и получили следующее уравнение связи параметров:

$$Y = 361178,5 - 22408,3 * x, \quad (1)$$

где,  $Y$  - прогнозное значение товарооборота,  $x$  - период деятельности.

Расчеты на примере данных по Санкт-Петербургу показали: уровень прогноза на 2001 составил - 200820,0 тыс.USD; на 2002 - 177912,0 тыс.USD. Таким образом, ожидается снижение товарооборота грузоперевозок региона Санкт-Петербург со странами Балтии на величину 22908,3 тыс. USD.

Аналогичным способом был сделан прогноз объемов транзитных грузов, проходящих через регион Санкт-Петербург (табл.2).

Таблица 2

Динамика транзита груза через Санкт-Петербург, тыс. USD

Годы	Объем транзитного груза	Годы	Объем транзитного груза
1995	1377824,19	1998	795817,04
1996	1023401,26	1999	750776,77
1997	1408097,59	2000	885515,05

В ходе исследования вида функциональной связи получили уравнение регрессии:

$$Y = 1429408,6 - 111191,4 * x. \quad (2)$$

Рассчитав значения прогноза на конец 2001 и 2002 года, получили следующие результаты: уровень прогноза на 2001 составил - 651068,678 тыс.USD; на 2002 – 539877,257 тыс.USD.

Таким образом, ожидается снижение общего объема транзитных грузов через регион Санкт-Петербург на величину 111191,421 тыс.USD. И в том случае, если МТТУ Балтии перераспределят указанные объемы грузов, то к 2002 году перемещаемый по транспортным коридорам вне Санкт-Петербурга транзитный грузопоток составит  $111191,4 - 22908,3 = 88283,1$  тыс.USD, то есть снизится на 20,5%. Потеря таких объемов может привести к нежелательному снижению объема перевозок и, соответственно, доходов в бюджеты региона.

Модель 1. Для определения оптимального маршрута транспортировки транзитного груза построили модель формирования оптимального плана распределения грузопотока на транспортном коридоре в зависимости от используемого вида транспорта и возможностей транспортных фирм.

Общая постановка задачи для фирм-операторов, представляющих соответствующие маршруты, определяется следующими соотношениями, где в качестве целевой функции ( $R$ ) выступает максимальный доход, получаемый оператором при оптимальном распределении перевозимых грузов по маршрутам (транспортно-транзитным схемам).

$$R = \max \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m F_{ij} x_{ij} \quad (3)$$

при ограничениях:

$$\begin{aligned} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m x_{ij} &\leq \bar{Q}, \\ x_{ij} &\geq 0, \\ \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m F_{ij} x_{ij} &\leq \bar{D} \end{aligned}$$

где,  $F_{ij}$  – доход оператора за доставку  $i$ -го груза по  $j$ -му маршруту;  $x_{ij}$  – величина транспортной партии, перевозимой  $i$ -й фирмой с использованием  $j$ -го вида транспорта;

$\bar{Q}$  - предельное значение мощностей фирмы-оператора по обработке грузов;  $\bar{D}$  - максимально возможный объем услуг, предоставляемых каждым видом транспорта.

В работе решена задача относительно данных по трем региональным фирмам-операторам: (1) "Транском-интер" (Санкт-Петербург); (2) "Inter-trade" (Таллинн); (3) "Baltic-trade" (Рига), осуществляющих доставку груза от Москвы до Роттердама и представляющих соответствующие маршруты с использованием трех видов транспорта.

Анализ результатов показал (табл.3), что мощности оператора "Транском-интер" целесообразно загрузить на железнодорожном плече (объем перевозок – 1875 т), а наиболее оптимальным по загрузке получается маршрут через Таллинн. Однако, с увеличением пропускной способности транзитного маршрута через Санкт-Петербург, при неизменном значении целевой функции, оптимальные объемы партий могут перераспределиться в пользу региона Санкт-Петербург.

Таблица 3

Заказы оператора по объемам перевозимых грузов (партий), тонн

Поставщики МТТ услуг	Железнодорожный	Автомобильный	Морской
Транском-интер (СПб)	1875,000	0,000	0,000
Inter-trade (Таллинн)	1166,667	1210,526	83,333
Baltic-trade (Рига)	0,000	0,000	371,429

Однако эффективность функционирования транспортно-транзитных схем в регионе не может оцениваться только лишь значением получаемой оператором регионального транзита прибыли.

Модель 2. В диссертационном исследовании предложена модель многокритериального выбора оптимальной схемы международного транзита. Для оценки эффективности транспортно-транзитных схем в работе обосновывается система критериев: - время доставки грузов, - уровень затрат, - уровень ассортимента, - уровень объемов перевозимых грузов, - надежность доставки, - уровень тарифов, - эффективность функционирования мультимодального терминала. По каждому критерию определяются ранговые оценки, на основании которых выбираются критерии эффективности. Если среди последних удастся выделить приоритетный, то многокритериальная задача может быть сведена к однокритериальной.

Наиболее важным для поставленной в работе задачи в матрице ранжирования был определен критерий "уровень затрат". Решая задачу относительно него, получили, что при данных альтернативах, услуги фирмы "Транском-интер" являются наиболее эффективными (табл.4).

Таблица 4

Матрица описания многокритериальной задачи выбора

Операторы транзита (транспортные фирмы)		Важный критерий <i>K<sub>2</sub> (до/т)(уровень затрат)</i>
Альтернативы транзитных схем	Транском-интер (СПб)	794,0
	Inter-trade (Таллинн)	1143,0
	Baltic-trade (Рига)	795,0

#### 4. Направления совершенствования организационно-экономического механизма формирования конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла

Предложенный в работе организационно-экономический механизм формирования конкурентных преимуществ представляет собой совокупность элементов общего хозяйственного механизма управления, направленная на осуществление процесса формирования конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла. Под разработкой механизма понимается формирование комплекса принципов и условий реализации конкурентных преимуществ транспортно-транзитной системы, учитывающих особенности рассматриваемой сферы и региона.

Направления совершенствования организационно-экономического механизма формирования международной конкурентной стратегии включают: передачу технологий;

организацию и применение собственных и других сбытовых каналов; адаптацию к национальным конкурентным условиям стран; достижение низкого уровня издержек; стратегия дифференциации; стратегию фокусирования; стратегию инновационного развития, стратегию инвестиционного развития и др.

Особенности такого бизнеса как международные транспортно-транзитные услуги, предоставляемые на определенных участках международных транспортных коридоров, проанализированные в работе, показывают, что для развития конкурентных преимуществ наиболее эффективной являются стратегии инновационно-инвестиционного развития.

Реализация таких стратегий обычно включает несколько видов деятельности, в том числе и разработку целевых планов и программ. Основными условиями формирования такого механизма является совокупность факторов обеспечивающих реализацию такого механизма и методов его регулирования (рис.5).

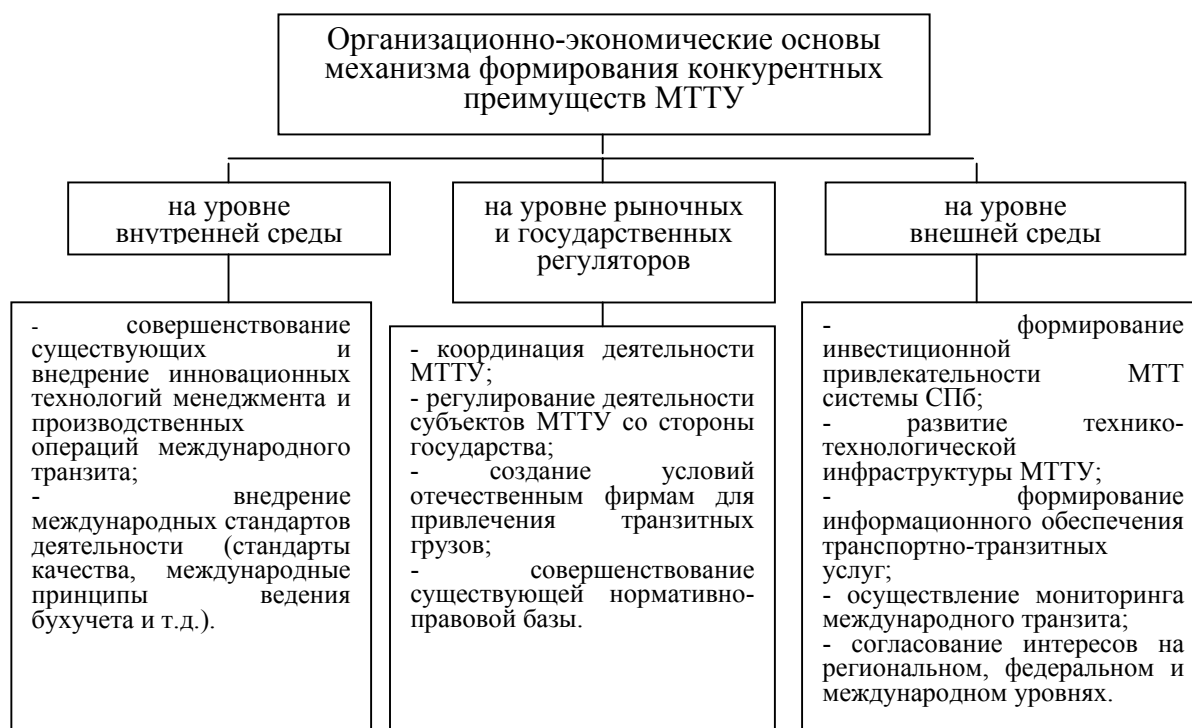


Рис.5. Разработка организационно-экономического механизма формирования конкурентных преимуществ МТТУ

## **5. Принципы формирования инновационно-инвестиционной стратегии развития международного транспортно-транзитного узла Санкт-Петербург**

Одним из направлений совершенствования организационно-экономического механизма формирования конкурентных преимуществ МТТУ Санкт-Петербург предложена разработка и реализация эффективной инновационно-инвестиционной политики, базирующейся на программно-целевом управлении деятельности МТТУ.

Основные факторы формирования инновационно-инвестиционной стратегии: наличие в структуре экономики комплекса макро- и микроэкономических изменений, связанных с разнообразием форм собственности; разрушение монополизма производителей; отмена государственной монополии на внешнеэкономическую деятельность; децентрализация государственного управления; поиск новых форм государственного регулирования и др.

Основные принципы формирования стратегии: - наличие взаимосвязанных приоритетов, обеспечивающих выявление спроса на конкретные транспортно-транзитные услуги; переход инвестиционной сферы к проектно-ориентированным формам; -оптимальное сочетание различных методов регулирования и стимулирования инвестиционной сферы; - совокупность эффективных форм поддержки приоритетных инвестиционных программ и проектов; - активное привлечение российских и иностранных инвесторов; - совершенствование базовых технологий, внедрение принципиально новых.

В качестве стратегии создания конкурентных преимуществ, учитывая особенности сферы международного транзита, в которой существуют гибкие взаимосвязи по уровням взаимодействия (сотрудничества) и соперничества, предложена гибридная стратегия. Она представляет собой сочетание конкурентной стратегии и стратегии сотрудничества в целях оптимизации позиции МТТУ в отрасли.

Этапы формирования конкурентной стратегии МТТУ:

Этап I. Анализ деятельности МТТУ по направлениям: - анализ факторов конкурентных преимуществ транзитного узла; - положение МТТУ на национальном и зарубежном рынках транзитных услуг.

Этап II. Прогноз рынка: - проанализировать конъюнктуру рынка; - сформулировать прогноз развития технико-эксплуатационных и потребительских свойств предоставляемых услуг.

Этап III. Анализ возможностей МТТУ: - анализ производственного потенциала; - анализ результатов собственных НИР и сопоставление с мировыми тенденциями; - анализ возможностей диверсификации.

Этап IV. Анализ бюджетно-налоговой политики: - ее влияние на фирмы.

Этап V. Оценка тенденций в мировой экономике: - анализ внешнеторговой политики различных стран; - анализ мирового рынка транзитных услуг и развития транспортных коридоров; - анализ рынка ссудного капитала.

Этап VI. Разработка долгосрочной стратегии.

Однако, основной задачей, несомненно, является привлечение инвесторов в данную сферу, и одним из направлений увеличения инвестиционных вложений является объективная оценка инвестиционной привлекательности международного транспортно-транзитного узла на всех уровнях управления (от транспортного предприятия или оператора транзита до международных участников транзитной системы). Для этого необходимо выработать систему показателей, учитывающих особенности данной сферы и позволяющих оценить инвестиционную привлекательность как отдельной услуги, так и производственной системы в целом.

Под инвестиционной привлекательностью МТТУ в работе понимается ее интегральная характеристика, позволяющая с помощью системы показателей описать взаимосвязь между ее экономическими интересами и региона в целом, оценить перспективность развития, эффективность инвестиций и уровень инвестиционных рисков.

Результаты такой оценки позволяют более эффективно провести реструктуризацию инфраструктуры МТТУ Санкт-Петербург, предприятий данной сферы и инфраструктурных объектов инвестирования. Изучение инвестиционной привлекательности транспортно-транзитной системы включает следующие этапы: - установление системы показателей; - оценку инвестиционной привлекательности на основе анализа их динамики; - выбор приоритетов для инвестирования и на их основе проведение реструктуризации инфраструктуры.

Анализ развития данной сферы показал наличие определенного задела в виде проектов и программ (с частными и государственными инвестициями), решающих отдельные задачи развития международного транспортно-транзитного узла без увязки их в единую систему

транспортно-транзитных услуг, предоставляющую собой сложный взаимосвязанный производственный комплекс. Однако, для системного представления и развития конкурентных преимуществ такого комплекса требуется более четкая координация существующих ресурсов, и привлечение инвестиций для ускоренного развития конкурентных факторов.

## **ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ**

В ходе работы над диссертацией получены следующие основные результаты:

1. Детализировано понятие международного транспортно-транзитного узла, оценена роль и значение системы транспортно-транзитных услуг в современных условиях развития мировой экономики.

2. Обоснован вывод о признании транспортно-транзитных услуг в качестве важнейшего фактора ускорения интеграции страны и региона в мировое экономическое пространство.

3. Выполнена оценка конкурентных преимуществ существующей инфраструктуры МТТУ с использованием системного подхода.

4. Разработан алгоритм оценки конкурентоспособности МТТУ на основе проведенного анализа конкурентных факторов развития международного транспортно-транзитного узла региона Санкт-Петербург.

5. Предложена модель формирования оптимального плана распределения грузопотока, решена задача многокритериального выбора оптимальной схемы международного транзита на транспортных коридорах.

6. Разработан организационно-экономический механизм создания конкурентных преимуществ МТТУ Санкт-Петербург, предложены принципы и этапы формирования инновационно-инвестиционной стратегии развития конкурентных преимуществ международного транспортно-транзитного узла и его инфраструктуры.

По теме диссертационного исследования опубликовано 14 печатных работ:

1. Анализ структуры балансов экономически развитых стран // Интеграция экономики в систему мирохозяйственных связей: Труды 3-й Межд.науч.-практ.конф., Санкт-Петербург: Изд-во СПбГТУ, 1998 г. – 0,2 п.л.
2. Анализ внешнеэкономических операций промышленного предприятия // Интеграция экономики в систему мирохозяйственных связей: Труды 3-й Межд.науч.-практ.конф., Санкт-Петербург: Изд-во СПбГТУ, 1998 г. – 0,2 п.л.
3. Расчет и анализ показателей финансового состояния ОАО "Волжские моторы" // Интеграция экономики в систему мирохозяйственных связей: Труды 3-й Межд.науч.-практ.конф., Санкт-Петербург: Изд-во СПбГТУ, 1998 г. – 0,2 п.л. (в соавт., авт. – 0,1 п.л.).
4. Интеграция транзитных услуг в Северо-западных регионах России // Проблемы социально-экономического развития региона: материалы всерос. науч.-практ.конф., Саранск: Изд-во МГУ, 1999 г. – 0,15 п.л.
5. Роль системного анализа в оценке транзитного потенциала Санкт-Петербурга // Системный анализ в проектировании и управлении: Труды междунар. науч.-практ.конф., Санкт-Петербург: Изд-во СПбГТУ, 1999 г. – 0,15 п.л.
6. Разработка экономических систем на базе интегрированных пакетов // Учеб. под ред. А.И. Афоничкина, Саранск: Изд-во МГУ, 1999 г. – 20,7 п.л. (в соавт., авт. - 0,5 п.л.).
7. Проблемы создания конкурентоспособной среды Санкт-Петербурга в области транспортных услуг // Молодые экономисты в поисках истины...: Сб.трудов / Ред.кол.: Н.И. Диденко (отв.ред) и др.; Изд-во СПбГТУ. - Санкт-Петербург, 1999 г. – 0,3 п.л.

8. Формирование экспортной товарной политики предприятия // Проблемы социально-экономического развития региона: материалы Всероссийской научно-практической конференции, - Саранск, 1999 г. – 0,2 п.л. (в соавт., авт. – 0,1 п.л.).
9. Развитие внешнеэкономической деятельности предприятий автомобилестроительной отрасли.//Диденко Н.И., Самохвалов В.В. Под ред. Афоничкина А.И. – СПб.: Изд-во СПбГТУ, 1999. – 21,9 п.л. (в соавт., авт. – 3,5 п.л.).
10. Анализ формирования Санкт-Петербурга как центра привлечения транзитных грузопотоков // Интеграция экономики в систему мирохозяйственных связей: Труды 5-й Межд.науч.-практ.конф., Санкт-Петербург: Изд-во СПбГТУ, 2000 г. – 0,2 п.л. (в соавт., авт. – 0,1 п.л.).
11. Машинотехнический экспорт России в современных условиях // Системный анализ в проектировании и управлении: Труды междунар. науч.-практ.конф., Санкт-Петербург: Изд-во СПбГТУ, 2000 г. – 0,2 п.л. (в соавт., авт. – 0,1 п.л.).
12. Предпосылки формирования Санкт-Петербурга как центра привлечения транзитных грузопотоков // Экономика, экология и общество России в 21-м столетии: Труды 3-й Междунар.науч.-практ.конф., Санкт-Петербург: Изд-во СПбГТУ, 2001 г. – 0,2 п.л.
13. Исследование технологии международного маркетинга транзитных услуг в регионе // Системный анализ в проектировании и управлении: Труды междунар.науч.-практ.конф., Санкт-Петербург: Изд-во СПбГТУ, 2001 г. – 0,25 п.л.
14. ОАО "Связьинформ" // Российский менеджмент: учебные конкретные ситуации. Науч. ред.: А.М. Зобов, С.Р. Красильников. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 24, 8 п.л. (в соавт., авт. – 0,7 п.л.).