

# ЭКОНОМИКА И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

www.intereconom.com

Высшей аттестационной комиссией (ВАК) Министерства образования и науки РФ журнал включен в Перечень российских рецензируемых научных журналов, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук.

Отрасль наук (научное направление периодического издания) - экономические науки.

В номере:

Развитие теории информационно-финансового посредничества и механизм её реализации в банковской сфере

Л.П. Дроздовская

Государственное регулирование сельскохозяйственного производства и аграрного рынка в ЕС

Е.Н. Кирилюк

Концептуальные подходы к формированию экономического механизма инновационно-инвестиционного процесса

Л.В. Бармашова

Перспективы развития туристской индустрии в регионах Азербайджана в современных экономических условиях

Арзу Наджаф оглы Гасанов

Конкурентное сотрудничество в лесном секторе России: аспекты теории

С.А. Коньшакова, С.Г. Кузнецов

Проблема анонсирования целей и задач учета и отчетности

Ниязи Муса оглы Исмаилов

Критериальная база оценки уровня социальной ответственности российского предпринимательства

А.П. Латкин, О.Л. Радченко

Раскрытие понятия компетентности по трудоустройству в контексте образования

Раса Руджинскене

Предпринимательский вуз: концепции и определения

А.А. Романовский

Малое и среднее предпринимательство как фактор развития рынка труда Кыргызской Республики

А.С. Орозалиева

... и другие статьи на актуальные темы



№ 1 2013



101	<b>О стоимости в органической экономике</b>	191
106	<i>Раьно Р. Сайфуллаева, Тимур Ш. Сайфуллаев, Шухрат Р. Сайфуллаев</i>	
110	<b>Ресурсосберегающие технологии как источник конкурентных преимуществ современного предприятия</b>	199
	<i>А.А. Грачев</i>	
115	<b>Развитие трудового потенциала промышленных предприятий России в посткризисных условиях</b>	202
	<i>К.С. Хачатурян</i>	
119	<b>Основные направления формирования инновационного подхода к оценке стоимости страхового бизнеса</b>	206
	<i>О.В. Вершинина</i>	
122	<b>Таможенная сеть как механизм децентрализованного распространения таможенных инноваций</b>	210
	<i>А.В. Миретин</i>	
125	<b>Обоснование технологии инновационного развития профессиональной подготовки управленческих кадров предприятия</b>	216
	<i>И.В. Шнайдер</i>	
130	<b>Основные направления внедрения инноваций в деятельность коммерческих банков</b>	219
	<i>Е.М. Широнина, В.С. Атанова</i>	
134	<b>Методические аспекты использования экономического рейтинга для оценки корпоративной устойчивости</b>	222
	<i>Е.И. Леоненко, Е.М. Михайлова</i>	
138	<b>О законах органической экономики</b>	227
	<i>Раьно Р. Сайфуллаева, Тимур Ш. Сайфуллаев, Шухрат Р. Сайфуллаев</i>	
145	<b>ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО</b>	
150	<b>Критериальная база оценки уровня социальной ответственности российского предпринимательства</b>	236
	<i>А.П. Латкин, О.Л. Радченко</i>	
154	<b>Раскрытие понятия компетентности по трудоустройству в контексте образования</b>	241
	<i>Раса Руджинскене</i>	
159	<b>Социально-экономическое содержание организации предпринимательской деятельности</b>	248
	<i>П.Л. Глухих</i>	
163	<b>Экономическое содержание и наполнение рынка сферы услуг</b>	253
	<i>Е.В. Медведева</i>	
171	<b>Определение термина «инновация»</b>	259
	<i>Н.А. Шпак</i>	
174	<b>Особенности функционального взаимодействия системы продаж в корпоративной системе менеджмента коммерческого банка</b>	262
	<i>А.Э. Штезель</i>	
177	<b>Инновационное развитие Владивостокского транспортного узла как основа повышения предпринимательской активности в регионе</b>	268
	<i>В.Н. Ембулаев, В.К. Заусаев</i>	
182	<b>Конкурентоспособность продукции как основной фактор конкурентоспособности предпринимательских структур: проблемы теории</b>	271
	<i>А.А. Исаев, Л.Н. Гарусова</i>	
188	<b>Развитие предпринимательской активности регионов при использовании ресурсного потенциала организаций сферы услуг</b>	274
	<i>Л.О. Евдокимова</i>	
	<b>Роль маркетингового консультирования в развитии субъектов малого бизнеса</b>	279
	<i>Р.Р. Сидорчук</i>	



## Инновационное развитие Владивостокского транспортного узла как основа повышения предпринимательской активности в регионе

**В.Н. Ембулаев,**

д-р экон. наук, профессор, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, д. 41; e-mail: rectorat@vvsu.ru)

**В.К. Заусаев,**

д-р экон. наук, профессор, директор, Дальневосточный НИИ рынка при Минэкономразвития России (680030, г. Хабаровск, ул. Запарина, 67; e-mail: market@inst.khv.ru)

*Аннотация. В статье показано, что Владивостокский транспортный узел следует рассматривать как Южно-Приморский агломерат, включающий в себя все порты юга Приморского края, в котором интенсивно взаимодействуют железнодорожный, морской, автомобильный и воздушный транспорт. Это приводит к необходимости создания единого координирующего органа для управления работой всеми подразделениями и видами транспорта на базе широкого использования современных вычислительных средств.*

*Abstract. The Vladivostoksky transport knot should be considered as the South seaside port agglomerate including all ports of the south of Primorski Krai in which intensively cooperate railway, sea, automobile and air transport. And it leads to necessity of creation of uniform coordinating body for management of work of all types of transport on the basis of wide use of modern computing means.*

*Ключевые слова: транспорт, транспортный узел, грузопотоки, пассажиропотоки, управление, автоматизация, предпринимательские структуры, инновационные технологии.*

*Keywords: transport, transport hub, freight traffic and passenger flows, control, automation, business structures, and innovative technology.*

В настоящее время в стране продолжается процесс приватизации и демонаполизации крупных транспортных компаний. На рынок транспортных услуг выходят новые предпринимательские структуры, выполняющие весь комплекс работ по их реализации. Появляются возможности повышения эффективности, снижения тарифов, а с ними и издержек производителей на доставку своих товаров до конечных потребителей. Развитие предпринимательства в России показало высокую нацеленность на инновационные технологии. Особенно это касается малого и среднего бизнеса, который, не имея доступа к рентабельным производствам, ищет резервы повышения конкурентоспособности. Поэтому в местах пересечения транспортных потоков инновационно-ориентированные предприниматели, используя новые информационные технологии, способны качественным образом изменить взаимодействие различных видов транспорта и их подразделений, повысить спрос на транспортную работу не только внутренних (региональных), но и зарубежных поставщиков.

Владивосток – это транспортный узел, в котором пересекаются транспортные потоки железнодорожного, морского, автомобильного и воздушного транспорта. Такое пересечение различных видов транспорта обусловлено тем, что в нём стыкуется Великая Транссибирская железнодорожная магистраль с морскими транспорт-

ными артериями Тихоокеанского бассейна, что позволяет пользоваться услугами морского и железнодорожного транспорта многим странам планеты.

Основное назначение Владивостокского транспортного узла (ВТУ) – это перевалка грузов, которая включает в себя:

- грузы снабжения населения Владивостокской агломерации, охватывающей всю зону залива Петра Великого, в которую входят Славянка, Тавричанка, Надеждинское, Раздольное, Уссурийск, Артем, Шкотово, Большой Камень, Тихоокеанский, Находка (с численностью населения более 1 млн. человек и с высокой степенью урбанизации – 90% составляет городское население), а также других районов Приморского края;
- грузы «северного завоза» в районы Крайнего Севера, Камчатки, Сахалина, Курильской гряды;
- грузы экспортно-импортных перевозок как внутри бассейна Тихого океана, так и между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Всё это указывает на то, что ВТУ занимает важное транспортно-географическое положение не только общероссийского, но и международного значения на севере АТР. Именно такое положение г. Владивостока накладывает определённые требования к комплексному развитию

ВТУ и комплексному управлению перевозочным процессом с учётом взаимодействия разных видов транспорта, у которых к тому же разные собственники. Отметим, что в настоящее время интенсивное экономическое развитие стран АТР значительно увеличило потребность в экспортно-импортных перевозках, что обоснованно приводит к необходимости развивать производительность ВТУ. Но территориальные возможности г. Владивостока для всестороннего развития его производительных сил весьма ограничены. Именно поэтому ВТУ следует рассматривать как портовый агломерат, включающий в себя все порты юга Приморья: Находка, Восточный, Посыет, Троица и др. Причём в целях обеспечения возрастающих морских и железнодорожных перевозок требуется чётко определить специализацию каждого порта терминалов с перераспределением основных грузопотоков. А это приводит к необходимости создания единого координирующего органа для управления работой всеми видами транспорта в ВТУ как в Южно-Приморском портовом агломерате.

Решение данной проблемы предполагает следующую последовательность обоснования общестратегического замысла развития ВТУ:

- выявление основных проблем и противоречий современного состояния ВТУ;

- определение главных ценностных ориентиров и связанных с их достижением приоритетных задач;

- выбор народнохозяйственной специализации портов и терминалов в системе регионального, межрегионального, федерального и международного разделения труда;

- изложение основных идей и концептуальных положений по качественному преобразованию существующих и созданию новых условий организации работы ВТУ и среды обитания людей;

- определение направления и средств реализации развития ВТУ.

При таком структурном построении развития ВТУ обеспечивается научность, комплексность и реалистичность разработки основных концептуальных положений, содержательная часть которых органично вписывается в общую систему социально-экономического развития Приморского края.

Вопросы комплексного развития ВТУ нельзя отрывать от вопросов комплексного управления перевозочным процессом с использованием новых информационных технологий, включая справочно-информационные и информационно-управляющие системы управления перевозочным процессом. В этом случае необходимо разработать:

- справочно-информационную систему для слежения за движением грузов и подвижного состава ВТУ в реальном масштабе времени;

- систему оперативности прогнозирования перевозочного процесса в ВТУ для принятия упреждающих управляющих воздействий по регулированию перевозочного процесса;

- методы согласования прогнозируемых решений с учётом интересов согласованных сторон перевозочного процесса;

- автоматизированную систему комплексного регулирования перевозочным процессом в ВТУ с учётом взаимодействия разных видов транспорта;

- программно-моделирующий комплекс для оценки вариантов развития транспортной системы ВТУ на перспективу с учётом использования новой техники и технологии перевозочного процесса;

- методы оценки экономической эффективности комплексного управления перевозочным процессом в ВТУ.

Указанные разработки предполагается выполнять с использованием новых информационных технологий, персональных компьютеров, современных систем передачи данных, экспертных систем и др.

Комплексное управление перевозочным процессом в ВТУ позволит повысить эффективность транспортной системы в перевозочном процессе, рационально использовать площади, занятые транспортными объектами и складами, уменьшить загрязнение воздушного и водного бассейна, повысить эффективность производственной и непроизводственной сферы в перевозочном процессе за счёт увеличения ритмичности доставки, перевалки и отправки грузов, сократить потребность в рабочей силе и др.

Развитие ВТУ в перечисленных направлениях неизбежно приведёт к становлению г. Владивостока как города с политическим, коммерческим, научно-образовательным и культурно-рекреационным центром на востоке РФ. Однако развитие г. Владивостока нельзя рассматривать без развития его составных элементов: промышленность, обслуживание, жилой фонд, транспорт, население. Причём развитие Владивостокского транспортного узла как портового агломерата Юга Приморья предусматривает проведения исследований в области организации и управления междугородними автобусными пассажирскими перевозками.

В частности, сегодня население г. Владивостока обслуживается всеми видами городского пассажирского транспорта (ГПТ), кроме метрополитена. Именно поэтому система ГПТ представляет собой комплексную и единую систему, которая имеет единую общую конечную цель – наиболее полно удовлетворить потребности населения в поездках. Однако управление перевозочным процессом осуществляется на децентрализованной основе, при которой управление разделяется не только по видам транспорта, но



и по их частнособственнической принадлежности.

Отсутствие единого собственника всего ГПТ и децентрализация в управлении перевозками пассажиров привели к серьёзным недостаткам в работе системы ГПТ: несбалансированному развитию отдельных видов ГПТ в результате частнособственнического подхода к интересам транспортного обслуживания населения города; случаям конкуренции как между различными видами ГПТ, так и между различными собственниками одного вида транспорта; необоснованному дублированию маршрутов; перебоями в работе одних частнособственнических перевозчиков, которые отрицательно влияют на работу системы ГПТ в целом и т.д. Это указывает на то, что актуальность перехода к централизованному управлению работы системы ГПТ г. Владивостока не вызывает сомнения.

Наиболее эффективной формой централизованного управления системы ГПТ является создание единого органа управления, основная роль которого должна заключаться в организации и управлении движением транспортных средств по маршрутам города на основе изучения ситуаций на маршрутах; в разработке оптимальных вариантов маршрутных схем для всех видов ГПТ независимо от их собственности; во внедрении действенного контроля за разработкой и выполнением расписаний движения транспортных средств на маршрутах и т.д.

Создание единого органа управления должно базироваться на основе транспортного координационно-аналитического центра, обеспечивающего централизацию управления всеми видами ГПТ на базе единой информационной системы сбора, передачи, хранения, обработки и принятия управленческих решений. Для определения требований к таким системам, их структуры и принципов построения необходимо провести системный анализ процессов организации и управления перевозочным процессом по маршрутам города.

В целях создания единой общегородской информационной системы можно рекомендовать в качестве основы уже существующую автоматизированную систему обработки информации о пассажиропотоках (АСОИП) на маршрутах городского транспорта, прошедшей апробацию и широко используемой на практике при обработке материалов обследования пассажиропотоков табличным методом [1]. Исходными данными являются данные входа  $(a_i, 1 \leq i \leq n)$  и вы-

хода  $(b_j, 1 \leq j \leq n)$ , зафиксированные во время проведения обследования пассажиропотоков табличным методом, где  $n$  – число остановочных пунктов на маршруте, а также длины перегонов между остановочными пунктами на

маршруте. В результате обработки этих данных получают всю ту информацию, которая используется при решении задач организации и управления перевозками пассажиров по маршрутам города, и отображается в виде таблиц, графиков, справок и т.д. Использование АСОИП предусмотрено для любых видов транспорта – автобус, трамвай, троллейбус, метрополитен, пригородные участки железных дороги др.

В основу АСОИП заложено программное обеспечение расчётного определения элементов маршрутных корреспонденций пассажиропотоков  $(x_{ij}, i \leq j)$  по данным входа-выхода с использованием следующей формулы:

$$x_{ij} = \begin{cases} a_i - \sum_{r=i+1}^{j-1} x_{ir}, & \text{если } 1 < i < n \text{ и } j = n; \\ \frac{a_i b_j}{Q_{j-1}}, & \text{если } 1 < i < n, 1 < j < n \text{ и } i < j; \\ b_j - \sum_{r=1}^{j-1} x_{ij}, & \text{если } i = j-1 \text{ и } 1 < j < n, \end{cases}$$

где  $a_{ij}$  – число потенциально корреспонденствующих пассажиров от  $i$ -го до  $j$ -го остановочных пунктов на маршруте, и определяется по формуле

$$a_{ij} = a_i - \sum_{r=i+1}^{j-1} x_{ir},$$

причём для  $j=i+1$   $a_{ij} = a_i$ ;

$Q_{j-1}$  – число пассажиров внутри салона транспортного средства при его отправлении от  $(j-1)$ -ой остановки, и определяется по формуле

$$Q_{j-1} = (Q_{j-2} - b_{j-1}) + a_{j-1} = \sum_{r=1}^{j-1} (a_r - b_r)$$

#### Библиографический список:

1. Ембулаев В.Н. Теоретические основы и методы управления транспортной системой крупного города / Владивосток, Изд-во Дальнаука, 2004. – 212 с.