

основном речным транспортом в период навигации с припортовых железнодорожных станций и морских портов. Перевозки угля на теплостанции или железорудного сырья на металлургические комбинаты осуществляются, как правило, по железным дорогам с использованием подъездных железнодорожных путей отправителей и получателей этих грузов. Во многих районах РФ, особенно на востоке, еще сохраняется естественно-монопольное транспортное сообщение одного вида транспорта при ограниченных возможностях конкурентного выбора транспортно-логистических услуг.

В период структурной перестройки экономики и значительных изменений в объемах и географии перевозок возможности такого выбора могут быть существенно расширены. Поэтому он (выбор) может серьезно повлиять на развитие транспортно-дорожного комплекса государства. Так, заметно возросла конкуренция между железнодорожным и автомобильным транспортом при грузовых перевозках не только на короткие, но и на средние и даже дальние расстояния. Растет конкуренция между железными дорогами и воздушным транспортом при перевозке пассажиров. Усиливается конкуренция в пригородном и местном сообщениях

между железной дорогой и автомобильным транспортом. Это дает стимул для поиска новых интермодальных технологий, повышения качества транспортного обслуживания потребителей транспортных услуг, использования принципов логистики и маркетинга в организации перевозок. При этом соответственно повышаются возможности эффективного для ИЛСГП выбора видов транспорта с учетом технико-экономических особенностей и конкурентоспособности транспортных услуг каждого из них.

Литература

1. Леонтьев Р.Г., Леонтьева Н.Р. Экономическая теория транспорта: тезаурус и классификации: монография. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2012. – 339 с.
2. Единая транспортная система: Учебник / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. – М.: Транспорт, 1996. – 295 с.
3. Хусаинов Ф.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом в первом полугодии 2021 года: экономико-статистический обзор // Вестник транспорта, 2021. - № 10. – С. 11-21.

ЧАСТЬ 2. ПРИНЦИПЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ИЛСГП

Леонтьев Р.Г.

д-р. экон. наук, профессор, главный научный сотрудник (Вычислительный центр ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)

Архипова Ю.А.

канд. экон. наук, ведущий научный сотрудник (Институт горного дела ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)

PART 2. PRINCIPLES OF COMPETITIVENESS TRANSPORTATION COMPONENT OF ILSGP

R.G. Leontiev

D-r of econ. science, professor, Chief Researcher (Computer center of FEB RAS, Khabarovsk, RF)

Y.A. Arhipova

Cand. of econ. science, leading research associate (Institute of Mining Affairs of FEB RAS, Khabarovsk, RF)

[DOI: 10.31618/nas.2413-5291.2022.1.75.553](https://doi.org/10.31618/nas.2413-5291.2022.1.75.553)

АННОТАЦИЯ

В статье представлена вторая часть совокупности основополагающих принципов разработки процедуры определения конкурентоспособности объектов (путей сообщения, терминальных сооружений и устройств, подвижного состава) различных видов транспорта (процедура выбора вида транспорта) при формировании и осуществлении деятельности интегрированных логистических систем горной промышленности (ИЛСГП).

ANNOTATION

The article presents the second part of a set of fundamental principles for developing a procedure for determining the competitiveness of objects (routes of communication, terminal structures and devices, rolling stock) of various types of transport (the procedure for choosing a mode of transport) in the formation and implementation of integrated logistics systems for the mining industry (ILSGP).

Ключевые слова: Интегрированные логистические системы горной промышленности (ИЛСГП), транспортные составляющие ИЛСГП, принципы конкурентоспособности.

Key words: Integrated logistics systems of the mining industry (ILSGP), transport components of the ILSGP, principles of competitiveness.

Процедура определения конкурентоспособности объектов (путей сообщения, терминальных сооружений и устройств, подвижного состава) различных видов транспорта (процедура выбора вида транспорта) при формировании и осуществлении деятельности интегрированных логистических систем горной промышленности (ИЛСГП) должна осуществляться при соблюдении второй части совокупности основополагающих принципов (11-20) [1,2].

11. **Принцип закрепления права выбора за потребителями транспортных услуг.** Этот принцип заключается в том, что выбор вида транспорта или способа перемещения делают сами потребители транспортных услуг в отличие от ранее существовавшего в области перевозок грузов централизованного их распределения по видам транспорта. Это означает, что работники транспорта должны научиться продавать (а не распределять) транспортные услуги на соответствующем рынке. Современное понятие транспортировки грузов в РФ существенно изменилось с развитием рыночных отношений от отрасли, приравненной к промышленным отраслям экономики, до сферы услуг - транспортного сервиса. С позиций потребителя транспортный сервис должен обеспечить доставку груза обусловленного качества в заданное место и время с минимальными затратами. Поэтому потребители транспортных услуг выбирают такие виды транспорта и способы транспортировки, которые обеспечивали бы наилучшее качество логистического сервиса.

12. **Принцип первоочередного учета затрат потребителей.** Основным критерием выбора вида транспорта для эффективного функционирования ИЛСГП являются денежные затраты потребителей на транспортно-логистические услуги. Дополнительными критериями (в некоторых случаях решающими) могут быть минимальные сроки перемещения, надежность, безопасность, сохранность, экологичность перевозок и другие показатели.

13. **Принцип сопоставимости стоимостных и натуральных параметров.** Данный принцип заключается в обеспечении сопоставимости стоимостных и натуральных параметров (показателей) сравниваемых вариантов перевозок в рамках функционирования ИЛСГП. При этом сопоставляются все элементы затрат на всем пути перемещения груза от склада отправителя до склада получателя ("от двери до двери"), включая возможные промежуточные перевалки груза на другие виды транспорта. Для этого необходимо привести в сопоставимый вид различия в структуре затрат по видам транспорта и операциям перевозочного процесса. Расчеты по вариантам следует выполнять для одинакового объема перевозок между одними и теми же пунктами.

14. **Принцип обеспечения достоверной и достаточной информированности**

потребителей. Такой принцип заключается в обеспечении достоверной и достаточной информированности потребителей транспортных услуг в рамках функционирования ИЛСГП, в частности, через рекламу, о емкости, качестве и стоимости этих услуг, благодаря наличию хорошей экспедиторской службы по обслуживанию клиентов, развития маркетинговых подходов в работе транспортных предприятий. Объективная информация о транспортных услугах позволяет потребителям проводить сравнительные расчеты по оптимизации своих затрат на транспорт, рационализировать перевозку и эффективнее размещать заказы, определять более выгодные рынки сбыта своей продукции и уменьшать транспортную составляющую в цене товаров и услуг.

15. **Принцип учета конкурентоспособности транспортных услуг.** В условиях рыночной экономики важнейшим общим принципом выбора вида транспорта является учет конкурентоспособности транспортных услуг того или иного варианта перевозок. В связи с этим при выборе каналов товародвижения недостаточно сравнения только затрат на перевозки. Необходим учет качества транспортного обслуживания потребителей транспортных услуг, уровня безопасности и экологичности транспорта, выгоды потребителей от использования интермодальных технологий перевозок (внетранспортный экономический и социальный эффект) и т. п. Большое значение также имеет форма собственности сопоставляемых транспортных средств, система страхования перевозок и банковского обслуживания клиентуры. На выбор вида транспорта для эффективного функционирования ИЛСГП также большое влияние оказывают сложившиеся межотраслевые договорные отношения между транспортными организациями и грузовладельцами в рамках крупнейших российских финансово-промышленных групп и на региональном уровне.

16. **Принцип приоритетности мнения поставщика.** Как правило, покупатель хочет точно определить, каким образом нужно перевозить закупленный товар. К тому же это законное право покупателя. Если покупатель ранее получал услуги высшего качества от конкретного перевозчика, то впоследствии он, естественно, отдает предпочтение этому перевозчику.

С одной стороны, покупатель более всего заинтересован в том, чтобы поставщик (перевозчик) выполнял свои обещания (поставка по расписанию) и обеспечивал перевозку без порчи товаров.

С другой стороны, если покупатель обладает относительно небольшими знаниями в области перевозок, а у поставщика есть опытные специалисты в области перевозок, то было бы разумным положиться на мнение поставщика в вопросе выбора перевозчика и маршрута. Кроме того, в условиях дефицита транспортных средств (железнодорожных вагонов, грузовиков или

водителей), поставщик может располагать лучшей информацией о местной ситуации и о том, какие решения принесут оптимальные результаты. И если товар, предназначенный для перевозки, имеет размеры, которые требуют использования специальных вагонов, то поставщик может оказаться в лучшем положении, зная, что имеется в наличии и какие разрешения нужно иметь для осуществления данной перевозки.

Первым шагом покупателя или поставщика является определение вида транспорта - железнодорожного, автомобильного, воздушного или водного, - который лучшим образом будет отвечать потребностям перевозки.

17. Принцип "конкурентоспособности конкуренции". В данном случае авторы монографии [1] имели в виду принцип оценки конкурентоспособности одного вида транспорта по сравнению с конкурентоспособностями других видов транспорта. И это в рамках межвидовой (межотраслевой) конкуренции на общеотраслевом (с участием всех видов российского транспорта) и мировом рынках транспортных услуг. То есть в зависимости от уровня внутриотраслевой конкуренции, присущей отраслевому рынку услуг какого-то одного вида транспорта.

Известно, что присущая конкурентным рынкам состязательность является той движущей силой, которая способствует постоянной борьбе производителя за потребителя с помощью всего арсенала экономических методов, которые позволяют достигать лучших положений на рынке.

Поэтому, следует признать, что конкуренция на внутреннем рынке того или иного вида транспорта приводит к снижению цен на услуги этого вида транспорта, повышению их качества и разнообразия потребительских свойств. А это, в свою очередь, повышает конкурентоспособность соответствующего вида транспорта, то есть свойство его услуг выступать наравне с аналогичными услугами других видов транспорта не только на общем внутреннем рынке соответствующей страны, но и на мировом рынке транспортных услуг. Оценка этого свойства позволяет выделять высокую, среднюю и низкую конкурентоспособность услуг того или иного вида транспорта.

Важность достижения высокого уровня конкуренции внутри одного вида отечественного транспорта связана с тем, что повышение конкурентоспособности транзитных услуг, оказываемых на российских участках международных транспортных коридоров (МТК), безусловно, должно являться главным императивом (повелением, настоятельным требованием). Тем более, что этот императив отражен в транспортной стратегии РФ, предусматривающей в условиях ужесточения конкуренции на глобальных сетях грузовых перевозок скорейшую реализацию экспортного потенциала российского транспорта.

Однако, сегодня реализация главного императива сдерживается, главным образом по двум причинам:

1) формулированием, если не ложных, то либо уже известных (устаревших), либо несостоятельных (не совсем адекватных действительности), либо второстепенных (частных) стратегий и способов такой реализации;

2) отсутствием данных о соответствующей мотивации субъектов (участников) реализации этих стратегий и способов.

Выгодность географического положения РФ, опасность возникновения геополитических вызовов для РФ, важность транспорта для развития российской экономики, большая значимость транзитного потенциала транспортного комплекса РФ и конкурентные преимущества проходящих по территории РФ МТК непрерывно обсуждаются не менее 20 последних лет, давно общепризнаны и приведены в многочисленных публикациях и обнародованных экспертных оценках. Вместе с тем, многие новые авторы, не являясь специалистами в области транспорта, пытаются снова кратко изложить уже известные и приведенные в газетах истины в своей редакции, причем без положенных ссылок даже на работы монографического характера.

18. Принцип разделения совокупности параметров конкурентоспособности на текущие и стратегические. Основываясь на сформулированном выше *принципе различия условий текущего и стратегического выбора*, совокупность параметров конкурентоспособности объектов (путей сообщения, терминальных сооружений и устройств, подвижного состава) различных видов транспорта следует распределять по двум группам:

- *текущие параметры*, которые применяются при определении конкурентоспособности существующих и эксплуатируемых перевозчиками в данный момент времени объектов (путей сообщения, терминальных сооружений и устройств, подвижного состава), то есть при выборе вида транспорта в реальном масштабе времени. Например, обеспечиваемые тем или иным существующим видом транспорта стоимость транспортных услуг, сроки доставки, возможность доставки "от двери до двери", сохранность груза, безопасность движения подвижного состава и др.;

- *стратегические параметры*, которые применяются при определении перспективной конкурентоспособности объектов (путей сообщения, терминальных сооружений и устройств, подвижного состава) с учетом появления возможностей реконструкции и модернизации существующих и сооружения или создания и приобретения новых таких объектов. Например, возможность сооружения на любой сухопутной территории, капиталоемкость, материалоемкость, металлоемкость, энергоемкость сооружения или создания объектов, эксплуатационная трудоемкость отрасли

транспорта, уровень негативного влияния объектов на окружающую среду и др.

19. Принцип множественной типизации параметров определения конкурентоспособности.

В процедуре определения степени конкурентоспособности того или иного вида транспорта в рамках эффективного функционирования ИЛСГП можно применять следующее множество типов параметров (характеристик, оценок, расчетных данных) такой конкурентоспособности:

а) *текущие общепризнанные качественно-индивидуальные характеристики конкурентных преимуществ и ограничений* (технико-экономических особенностей или достоинств и недостатков) того или иного вида транспорта;

б) *стратегические общепризнанные качественно-индивидуальные характеристик конкурентных преимуществ и ограничений* (технико-экономических особенностей или достоинств и недостатков) того или иного вида транспорта общего пользования;

в) *текущие сравнительные количественные и качественные оценки конкурентных преимуществ и ограничений* (технико-экономических особенностей или достоинств и недостатков) различных видов транспорта, обобщенные (осредненные) по транспорту в целом как отрасли экономики;

г) *стратегические сравнительные количественные и качественные оценки конкурентных преимуществ и ограничений* (технико-экономических особенностей или достоинств и недостатков) различных видов

транспорта, обобщенные (осредненные) по транспорту в целом как отрасли экономики;

д) *текущие технико-экономические расчетные данные эффективности использования того или иного вида транспорта*, исходя из конкретных условий перевозок, складывающихся в различных регионах или направлениях (являющиеся предметом дальнейших исследований);

е) *стратегические технико-экономические расчетные данные эффективности использования того или иного вида транспорта*, исходя из конкретных условий перевозок, складывающихся в различных регионах или направлениях (являющиеся предметом дальнейших исследований).

20. Принцип избирательного применения типов параметров конкурентоспособности. В процедуре определения степени конкурентоспособности того или иного вида транспорта в различных условиях принятия управленческих решений по обеспечению эффективного функционирования ИЛСГП следует применять сформулированные выше типы соответствующих параметров, адекватные этим условиям (рис. 1).

Например, при необходимости перевозки грузов у потребителей транспортных услуг нередко возникают вопросы выбора вида транспорта или способа транспортирования в условиях, когда отсутствует необходимая нормативно-справочная информация и когда не предоставляется возможность выполнить экономические обоснования.

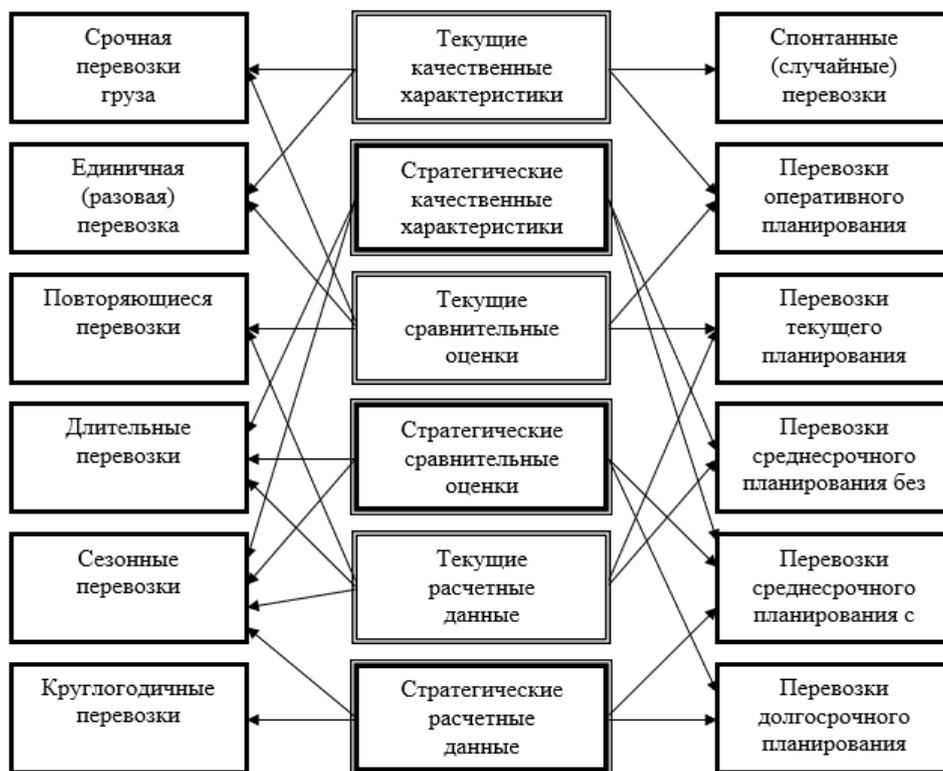


Рис. 1. Параметры конкурентоспособности транспорта при различных вариантах перевозок в рамках ИЛСГП

В этом случае при решении управленческих задач организации транспортировки полезно учитывать либо общепризнанные качественно-индивидуальные характеристики конкурентных преимуществ и ограничений, либо сравнительные количественные и качественные оценки этих преимуществ и ограничений того или иного вида транспорта.

Рекомендации по применению какого-то типа параметров конкурентоспособности следует формулировать в зависимости от следующих видов перевозки (рис. 1):

- сроков и периодичности поставок (срочных, единичных (разовых), длительных, повторяющихся, сезонных, круглогодичных);
- горизонта планирования (спонтанных (случайных) перевозок, оперативных (в реальном масштабе времени), текущего планирования, перспективного планирования, прогнозируемых);
- размера партий и рода груза (отдельных, мелких и крупногабаритных грузов, мелкопартионных, крупнопартионных, массовых грузов).

Перечисленные принципы в значительной мере предопределяют методы осуществляемого (в рамках эффективного формирования ИЛСГП) выбора видов транспорта, которые предназначаются для грузовых перевозок и которые различаются между собой способами или полнотой учета тех или иных сопоставляемых параметров (показателей) их конкурентоспособности.

Здесь следует учесть, что ИЛСГП как, прежде всего, *целеустремленные недетерминированные системы* характеризуются следующими свойствами: чрезвычайной сложностью организационной системы; размытостью (диффузностью) структуры; многомерностью факторов регуляции поведения; многочисленностью контролируемых параметров, описывающих поведение и состояние системы; не стационарностью и неопределенностью протекающих в системе процессов; инерционностью и нелинейностью этих процессов; многокритериальностью процесса оценки результатов работы; многоцелевой направленностью системы и ее элементов. Для целеустремленных недетерминированных систем справедливы принципы системной целостности, многомодельности, эмерджентности, необходимого разнообразия, иерархической организации, системной редукции, дополненности, контринтуитивного поведения, прогностичности, локально-интегративной связности.

Причем ИЛСГП одновременно принадлежат и классу *активных сложных систем*, которые формируются в соответствии с основными принципами (критериями) системного мышления, среди которых следует назвать следующие из них: системной целостности; взаимосвязи структур и процессов; варибельности (изменчивости);

критерий оптимизации; разрешения конфликтов; многоуровневости (иерархичности) структур; гетерорархии активных систем; самоорганизации; управления активными системами; совместимости структуры и принципов управления; рационального соотношения изменчивости и стабильности; перехода от объектов к отношениям; критерий экологичности; критерий эффективности.

Разработка оптимального плана развития и размещения производств, сопряженных в рамках некой ЛСГП (ИЛСГП), состоит из ряда последовательных стадий: 1) определение границ действия этой ЛС, в которых располагаются существующие, развивающиеся (реконструируемые) и потенциальные (намечаемые к строительству) поставщики продукции; 2) подготовка данных о потребности в соответствующих продукции и ресурсах, о возможных вариантах реконструкции действующих производств и строительства новых производственных объектов, о экономических показателях по каждому из этих вариантов, а также транспортных затратах по маршрутам перевозок, входящих в рассматриваемую ЛС; 3) выбор периода планирования оптимального функционирования ЛС; 4) математическая формализация задачи; 5) решение задачи.

Итак, деятельность интегрированных логистических систем горной промышленности (ИЛСГП) должна осуществляться при соблюдении определенной совокупности основополагающих принципов: 1) приоритетности транспортировки среди операций логистической системы; 2) необходимости рассмотрения нескольких альтернативных вариантов транспортировки; 3) взаимосвязи и взаимозависимости выбора вида транспорта с другими задачами логистики; 4) учета множественности задач макрологистики; 5) учета множественности задач транспорта в микрологистике; 6) исключительного использования публичного транспорта в сфере обращения; 7) разделения публичного транспорта на самостоятельные виды (отрасли); 8) использования исчерпывающей совокупности параметров; 9) различия условий текущего и стратегического выбора; 10) расширения возможностей выбора; 11) закрепления права выбора за потребителями транспортных услуг; 12) первоочередного учета затрат потребителей; 13) сопоставимости стоимостных и натуральных параметров; 14) обеспечения достоверной и достаточной информированности потребителей; 15) учета конкурентоспособности транспортных услуг; 16) приоритетности мнения поставщика; 17) «конкурентоспособности конкуренции»; 18) разделения совокупности параметров конкурентоспособности на текущие и стратегические; 19) множественной типизации параметров определения конкурентоспособности; 20) избирательного применения типов параметров конкурентоспособности.

Вместе с тем железнодорожный транспорт играл в прошлом, играет в настоящее время и будет

играть в дальней перспективе ведущую роль в деле обеспечения перевозок грузов не только всего промышленного производства страны, но и, в частности, горнодобывающей и перерабатывающей (металлургической, химической и машиностроительной) промышленных отраслей российской экономики. А это, в свою очередь, означает, что в деле транспортного обеспечения рационального формирования и эффективного функционирования ЛС различных экономических отраслей РФ (и, в частности, ИЛСПП) весьма значительное место занимают российские железные дороги.

УДК 336.71

РЕГУЛЯТОРНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПОСТРОЕНИЮ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ И КАПИТАЛОМ: РОССИЙСКАЯ И ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА

Мазнина Е.В.

*ФГБОУВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»
(Финансовый университет),
г. Москва*

REGULATORY REQUIREMENTS ON INTERNAL CAPITAL ADEQUACY ASSESSMENT PROCESS: RUSSIAN AND FOREIGN PRACTICE

Maznina E.V.

*"Financial University under the Government of the Russian Federation"
(Financial University),
Moscow*

АННОТАЦИЯ

Кредитные организации обязаны выстраивать свою деятельность с учетом требований регулятора, к числу которых относятся требования к построению систем управления рисками и капиталом кредитных организаций. В статье рассмотрены регуляторные требования к построению систем управления рисками и капиталом, действующие в Российской Федерации и Европейском Союзе, приведен анализ их различий и возможных путей развития данной сферы банковского регулирования.

ANNOTATION

Credit institutions are obliged to operate in accordance with the regulator's requirements, which include also the requirements on internal capital adequacy assessment process (ICAAP). The article considers the ICAAP regulatory requirements in the Russian Federation and the European Union, points out their differences and possible ways of developing this area of banking regulation.

Ключевые слова: кредитная организация, банковские риски, капитал

Key words: credit institution, banking risks, capital

Финансовая устойчивость кредитных организаций подвергается регулярной оценке со стороны регуляторов. Одной из форм оценки, при которой, в том числе, учитываются более детальные аспекты деятельности кредитных организаций, является оценка качества внутренних процедур оценки достаточности капитала (ВПОДК) и достаточности капитала кредитных организаций. Основу для оценки качества ВПОДК составляют разрабатываемые кредитными организациями системы управления рисками и капиталом, требования по созданию которых установлены большинством регуляторов в мире.

Надзорным органом, который задает направление развитию методического аппарата в области построения систем управления рисками и капиталом кредитных организаций, является

Базельский комитет по банковскому надзору (БКБН).

В соответствии с рекомендациями БКБН [1] кредитные организации разрабатывают и организуют процесс оценки достаточности капитала в соответствии с портфелем рисков и стратегией развития. Основной целью построения системы управления рисками и капиталом является обеспечение достаточности капитала кредитной организации на покрытие всех значимых для ее деятельности рисков. При этом ожидается, что кредитные организации будут поддерживать значения нормативов достаточности капитала на уровне выше минимально установленных требований.

Базельские рекомендации находят широкое отражение в нормативно-правовых актах регуляторов различных стран, которые