**Микрюкова Юлия Васильевна**

**Выпускная квалификационная работа**

Анализ состояния и перспективы развития железнодорожных перевозок грузов в РФ по различным родам

**Содержание**

|  |  |
| --- | --- |
| Введение……………………………………………………………………. | 3 |
| 1 Теоретические и методологические аспекты анализа и оценки перспектив развития рынка грузоперевозок…………………………….. | 7 |
| 1.1 Понятие и виды грузоперевозок…………………………………… | 7 |
| 1.2 Технологии анализа рынка грузоперевозок……………………… | 19 |
| 1.3 Тенденции развития рынка грузоперевозок………………………. | 22 |
| 2 Организационно-экономические факторы формирования рынка грузоперевозок на железнодорожном транспорте……………………… | 29 |
| 2.1 Динамика развития рынка грузоперевозок на железнодорожном транспорте ………………………………………………………………… | 29 |
| 2.2 Маркетинговый анализ деятельности конкурентов на рынке грузоперевозок ……………………………………………………………. | 37 |
| 2.3 Анализ потребителей на рынке грузоперевозок………………….. | 43 |
| 3 Анализ состояния рынка железнодорожных перевозок грузов в России и оценка перспектив его развития……………………………….. | 57 |
| 3.1 Анализ рынка железнодорожных перевозок по родам…………… | 57 |
| 3.2 Анализ географии рынка железнодорожных перевозок в России… | 62 |
| 3.3 Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок……... | 68 |
| Выводы и предложения…………………………………………………….. | 80 |
| Список используемой литературы………………………………………… | 87 |
| Приложения…………………………………………………………………. | 92 |

**Введение**

Появление железных дорог в начале XIX в. имело большое значение для интенсификации процессов индустриального развития, освоения отдаленных экономических регионов, ускорения товарооборота во многих странах мира. Промышленная революция XVIII–XIX вв. значительно повысила потребность в перевозках массовых грузов — угля, руды, леса, строительных материалов, удовлетворять которую с успехом стал железнодорожный транспорт, чему способствовало снижение стоимости и существенное увеличение скорости доставки грузов по железным дорогам в отличие от имеющихся ранее способов перевозки.

Железнодорожный транспорт способствует развитию промышленности как прямо, удовлетворяя спрос грузоотправителей на перевозки, так и косвенно. Дороги являются крупнейшим потребителем продукции многих отраслей материального производства.

В настоящее время, несмотря на особую значимость железных дорог для промышленности, сельского и лесного хозяйства, во взаимоотношениях железнодорожного транспорта и грузообразующих отраслей сформировался ряд проблем. Среди них стоит отметить недостаточную конкурентоспособность перед другими видами транспорта.

Железнодорожный транспорт является важнейшей инфраструктурной составляющей российской экономики и для эффективного удовлетворения потребностей государства, бизнеса и населения в перевозках темпы их развития должны быть опережающими. Таким образом, необходимо проанализировать динамику взаимодействия железнодорожного транспорта с грузоотправителями–отраслями промышленного производства и оценить значение для экономики железнодорожного транспорта каждого из основных грузов.

Результаты анализа научных исследований, посвященных вопросам реформирования железнодорожного транспорта, эффективности деятельности транспортных компаний в условиях рынка показывают, что российским и зарубежным ученым удалось существенно продвинуться в развитии теории структурных преобразований на железнодорожном транспорте, понимании противоречий развития государственных и частных интересов, тенденций обновления вагонного парка и модернизации инфраструктуры железных дорог. Взаимодействие субъектов транспортного рынка, условия и факторы транспортного обеспечения, размещение и функционирование производительных сил занимают центральное место в исследованиях многих ученых. Наличие множества теоретических, методологических и прикладных аспектов в анализе выбранной проблематики определило необходимость изучения широкого круга специальных научных работ, выполненных в рамках различных научных школ.

Теоретико-концептуальные подходы к определению сущности и особенностей управления транспортным производством, факторов и механизмов экономического роста и развития транспортных систем, размещения производительных сил рассматриваются в научных трудах российских исследователей: В.Г. Галабурды, Р.Г. Гасымова, Б.М. Лапидуса, Б.Д. Никифорова, В.В. Новожилова, В.М. Николашина, Б.И. Шафиркина, И.Н. Шапкина, А.И.Щелкова. Прикладные вопросы современной экономики железнодорожного транспорта, теории конкурентоспособности, разработки стратегий, программ и планов социально-экономического его развития с учетом новых факторов, условий и закономерностей функционирования транспортных рынков и актуальности инновационной и инвестиционной деятельности транспортных компаний нашли отражение в работах Т.В. Богдановой, В.Г. Галабурды, Ю.В. Елизарьева, О.В. Ефимовой, Л.П. Левицкой, Д.А. Мачерета, Д.В. Ушакова, Д.Ю. Смирнова, С.Б. Постникова, Н.П. Терешиной и других авторов.

Все выше изложенное послужило основанием для выбора темы, обусловило ее актуальность и потребовало проведения комплексного исследования, результаты которого представлены в данной диссертационной работе.

Цель исследования **–** провести анализ состояния и перспектив развития рынка железнодорожных перевозок грузов.

Для реализации цели были поставлены и решены следующие задачи:

- изучить теоретические и методологические аспекты анализа и оценки перспектив развития рынка грузоперевозок;

- описать организационно-экономические факторы формирования рынка грузоперевозок на железнодорожном транспорте;

- провести анализ состояния рынка железнодорожных перевозок грузов в России и оценить перспективы его развития.

Объект исследования – рынок железнодорожных перевозок грузов.

Предмет исследования – перспективы развития рынка железнодорожных грузоперевозок.

При написании работы использованы следующие методы: аналитический, расчетно-конструктивный, экономико-статистический, монографический.

Источниками информации послужила финансовая отчетность предприятия, нормативные акты, периодические издания, литературные источники, результаты маркетинговых исследований.

Элементы научной новизны диссертационного исследования:

1) Дано уточненное понятие интермодальных и мультимодальных перевозок, а именно, раскрыто различие понятий с точки зрения документооборота, что позволяет рассматривать данные типы перевозок более подробно;

2) Выявлено наличие статистической значимой взаимосвязи между удовлетворенностью услугами по погрузке, типом перевозимого груза и объемом перевозки, на основе данных анкетирования, что подтверждает влияние этих факторов на удовлетворенность услугой;

3) На основании составленного прогноза по основным видам груза разработаны предложения для эффективного функционирования и эксплуатации железных дорог.

Практическая значимость состоит в том, что результаты исследования позволяют использовать рекомендации для достижения стабильности функционирования рынка железнодорожных грузоперевозок и повышения эффективности эксплуатационной работы. Выводы и предложения могут быть использованы в практической деятельности предприятий железнодорожного транспорта при разработке стратегий развития и методов снижения рисков в оперативной деятельности.

Материалы диссертации были представлены на VI международной студенческой научно-практической конференции «Актуальные вопросы экономики региона: анализ, диагностика и прогнозирование» в Нижегородском филиале Московского университета путей сообщения г. Нижний Новгород. По результатам исследования опубликовано 2 работы общим объемом 0,6 п.л., в том числе авторских 0,3 п.л.

**1 Теоретические и методологические аспекты анализа и оценки перспектив развития рынка грузоперевозок**

**1.1 Понятие и виды грузоперевозок**

Исторически появление грузоперевозок можно датировать периодом возникновения человека разумного (homo sapiens). Конечно, на заре человечества грузоперевозки уместнее было бы назвать простым переносом объектов. С изобретением человеком колеса процесс перевозки грузов стал существенно проще, это событие можно назвать “первой революцией в грузоперевозках”. Вторая революция в развитии перевозки грузов - это появление домашнего скота (приручение животных), при помощи которого человеку уже не требовалось тратить собственные силы на перемещение грузов. И, наконец, третья революция - изобретение транспортных средств. Естественно, что с разработкой и выпуском автомобилей, кораблей и авиации транспортировка грузов ускорилась в несколько раз. В настоящее время благодаря развитию новых технологий любые грузоперевозки можно осуществлять оперативно и на любых расстояния.

Грузоперевозки представляют собой процесс перемещения в определенное место крупногабаритных, хрупких, ценных или любых других объектов посредством транспорта. Необходимость в грузоперевозке может возникнуть у любого: и у предпринимателя, который работает в сфере транспортировки грузов, и у простого обывателя, которому просто необходимо перевезти вещи на новое место жительства.

Необходимость в грузоперевозке может возникнуть у любого: и у предпринимателя, который работает в сфере транспортировки грузов, и у простого обывателя, которому просто необходимо перевезти вещи на новое место жительства.

На каждом виде транспорта установлены различные виды грузовых сообщений.

На железнодорожном транспорте можно выделить следующие виды грузовых сообщений:

1. местное в пределах одной дороги;
2. прямое — в пределах двух и более дорог;
3. прямое смешанное (железнодорожно-водное) — перевозка по единому перевозочному документу с участием железнодорожного и водного транспорта или прямое смешанное (железнодорожно-автомобильное) — по единому перевозочному документу с участием железнодорожного и автомобильного транспорта;
4. прямое международное — по единому перевозочному документу с участием дорог двух или более государств[24].

Кроме того, Уставом железных дорог РФ (ст. 68) предусмотрены прямые смешанные железнодорожно – водно - автомобильное, железнодорожно- воздушное и другие сообщения.

В зависимости от количества груза, принятого по одной накладной, перевозки выполняются мелкими, малотоннажными, повагонными, групповыми и маршрутными отправками.

Мелкой отправкой считается партия груза массой до 10т и объемом не более 1/3 вместимости крытого четырехосного вагона, полувагона или площади четырехосной платформы.

Малотоннажной отправкой считается партия груза массой от 10 до 25 т и объемом не более половины вместимости четырех­осного вагона.

Для по вагонной отправки требуется отдельный вагон.

Групповая отправка — это такое количество груза, для которого требуется более одного вагона, но меньшего маршрута.

Маршрутной отправкой считается партия груза, предъявляемого к перевозке по одной накладной, для которого необходимо такое количество вагонов, которое соответствует по массе норме маршрута (поезда).

Для выявления необходимых взаимосвязей и объективных факторов, позволяющих найти ответы на возникающие вопросы развития и реформирования, железнодорожный транспорт (и составляющие его предприятия и организации) целесообразно рассмотреть с разных точек зрения.

Во-первых, железнодорожный транспорт — отрасль экономики в целом и его хозяйствующие субъекты, предоставляют транспортные услуги на коммерческих условиях другим отраслям (предприятиям), населению и государству. Он включает в себя несколько подотраслей.

Транспорт общего пользования, т. е. собственно тот транспорт, который предлагает услуги по перевозкам пассажиров и грузов из пунктов, А в пункты Б. К подотрасли относятся компания «Российские железные дороги» и ее дочерние подразделения в сфере дальних и пригородных пассажирских перевозок, контейнерных перевозок¸ оперирования вагонным парком, ремонта подвижного состав и других видов деятельности (холдинг «РЖД»). Также к этой сфере необходимо отнести независимых владельцев грузовых вагонов и компании в сфере пригородных и дальних пассажирских перевозок. Появились и компании, владеющие или управляющие железнодорожными линиями («Железные дороги Якутии» и «Ямальская железнодорожная компания»).

Очевидно, что базой данной подотрасли является холдинг «РЖД», и тем не менее он теперь не единственный ее хозяйствующий субъект.

Организации железнодорожного транспорта общего пользования осуществляют свои взаимоотношения с клиентурой и пассажирами на основе публичных договоров перевозки. Это предъявляет повышенные требования к технологическим возможностям транспортных организаций, количеству и качественному состоянию их технических средств. Для предоставления услуг в режиме публичности (скажем так, в неограниченных объемах) транспортные организации обязаны иметь запас мощностей, удовлетворяющих дополнительные заявки, возникающие в т. ч. в связи с колебаниями рыночной конъюнктуры.

Помимо этого, существует и транспорт необщего пользования. Он обеспечивает связь между магистральными железными дорогами и предприятиями (промышленный железнодорожный транспорт) или обслуживает отдельных грузоотправителей и грузополучателей (подъездные пути). Отдельные подъездные пути являются целыми железнодорожными линиями, имея протяженность до нескольких сотен километров. Такими путями, например, располагает «Газпром» на Полярном Урале и некоторые добывающие компании в разных регионах. И наконец, крупные предприятия металлургии и добычи полезных ископаемых располагают практически небольшими железными дорогами, необходимыми для обслуживания своих производственных процессов.

Во-вторых, это масштабная техническая (технологическая) система (или системы), т. е. совокупность технических элементов и технологических процессов, объединенных в единую цепочку по определенным принципам, и требующая особого внимания к вопросам безопасности ее функционирования [30].

Важнейшим фактором динамичного и устойчивого роста экономики является развитие транспортной инфраструктуры. Транспортировка грузов в международном сообщении часто предполагает взаимодействие различных видов транспорта, вследствие чего, рассмотрение интермодальных, мультимодальных и комбинированных систем перевозки грузов становится важным аспектом. Споры и разногласия в части терминологии основных принципов организации международных смешанных перевозок в литературе достаточно актуальны. Отечественные практики и учёные до сих пор не достигли взаимного согласия в данном вопросе. В течение последних лет в открытом доступе появилось множество научных пособий, а также профессиональной литературы, касающейся сферы транспортировки грузов, в которых предложено множество толкований вышеперечисленных терминов, но единого подхода к их трактовке так и не выработано.

Таким образом, необходимо выведение четких, непротиворечивых определений интермодальных, мультимодальных перевозок грузов в результате поиска несоответствий в литературе и их дальнейшего анализа.

Перейдём к рассмотрению терминологии встречающейся в настоящее время. Для начала ознакомимся и разберёмся с понятием «смешанных перевозок». Профессор К. В. Холопов в своих трудах даёт следующее описание данного термина, «Смешанной перевозкой груза называется грузоперевозка «от двери до двери», при которой эксплуатируется более одного вида транспорта. Может осуществляться как при участии предприятий транспортной инфраструктуры, так и без них, когда груз последовательно передается от перевозчика одного вида транспорта перевозчику другого» [49]. В определение выдвинутым В. М. Николашиным перевозки грузов в смешанном сообщении также происходит при участии двух и более видов транспорта. Грузоперевозка осуществляется последовательно, с оформление отдельных документов на каждый вид транспорта. Автор указывает на определённую разновидность смешанных перевозок, а именно на «прямые смешанные перевозки», в которых транспортировка на всем пути следования осуществляется по единому документу [29]. Однако данное суждение заставляет задуматься, как, к примеру, может быть осуществлена перевозка морским и железнодорожным транспортом? Ведь в начале, груз идёт по морскому коносаменту, а далее следует по железнодорожной накладной. Но такая перевозка может быть осуществлена под руководством оператора по одному транспортному документу с применением единой (сквозной) ставки фрахта. В учебном пособии С. В. Милославской смешанная перевозка описывается, как доставка груза от грузоотправителя к грузополучателю двумя и более различными видами транспорта, под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу, оплачивающаяся по единой сквозной тарифной ставке [26]. Данное определение словно объединяет вышеупомянутые, а также достаточно четко описывается все нюансы, но автор пишет, что за рубежом смешанные перевозки получили название «комбинированных» или «мультимодальных», что вновь заставляет задуматься над ошибочной тождественностью. Обращаясь к справочнику «Транспортное обеспечение внешнеторговых операций» можно найти следующее определение «Смешанный (комбинированный) транспорт или перевозки грузов в смешанном сообщении (Intermodal transport, combined transportation, multimodal transport) – использование при перевозке грузов различных видов транспорта и обеспечение транспортировки по всей транспортной цепи». Подводя итог анализа определения «смешанных грузовых перевозок», можно утверждать, что авторы определяют данный вид перевозок, как грузоперевозку при участии двух и более видов транспорта, работающих последовательно. Однако чтобы более точно охарактеризовать и разобраться в данном термине, необходимо перейти к следующему определению – «комбинированной перевозки». Современные авторы часто описывают комбинированные перевозки как разновидности других грузоперевозок. К примеру, С. Э. Сханова относит их к смешанным перевозкам, отмечая, что главным условием является транспортировка груза на всем пути следования в одном и том же контейнере, съемном кузове, то есть без перегрузки [45]. А профессор В. М. Никишин, определяет комбинированные перевозки как интермодальные, в которых большая часть рейса приходится на железнодорожный или водный вид транспорта. Комбинированная перевозка – это перевозка груза в одном и том же перевозочном месте (контейнере), осуществляемая несколькими видами транспорта: автомобильным, железнодорожным и водным [47]. Анализируя данное определение Д. В. Ушакова можно сказать, что он полностью согласен с термином С. Э. Схановой и относит данный вид перевозок к смешанным. Опираясь на вышеперечисленные определения, можно сказать, что комбинированной перевозкой считается грузоперевозка, осуществляемая двумя и более видами транспорта, без перегрузки, то есть в одном и том же контейнере, съемном кузове. Однако ее принадлежность к какому-либо виду перевозок или самостоятельность, по-прежнему не определена. Так как некоторые авторы относят «комбинированные перевозки» к частым случаям «смешанных перевозок», а другие к «интермодальным перевозкам». Таким образом, необходимо разобраться в следующем определении. В 1995 году прошла конференция UNCTAD (Конференция ООН по торговле и развитию), на которой были разработаны понятия для каждого из видов перевозок, а также было определено родовое понятие для мультимодальных, сегментарных и комбинированных перевозок. Им стало определение интермодальных перевозок, звучащее как перевозка груза несколькими видами транспорта, где один из перевозчиков обязуется организовать всю перевозку груза «от двери до двери» из начального пункта отгрузки или порта через один или несколько пунктов в конечный пункт назначения. В зависимости от распределения ответственности между перевозчиками, оформляются различные транспортные документы [1]. На сегодняшний день, многие авторы считают целесообразным обращаться к утверждённым на конференции UNCTAD терминам. Но также существуют следующие определения, из которых мы можем видеть, что авторы отождествляют между собой мультимодальные, смешанные и комбинированные перевозки, считая интермодальные перевозки их частным случаем. Так в своих трудах С. В. Милославская описывает интермодальные перевозки как «всего лишь сектор более широкого понятия комбинированных (мультимодальных, смешанных) перевозок» [26]. В литературе Г. А. Левикова и В. М. Николашина можно встретить следующее определение: «интермодальная перевозка – последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегруза самого груза при смене вида транспорта» [29]. Можно заметить, что данный термин идентичен вышеуказанному определению С. Э. Схановой о «комбинированных перевозках». В своих трудах профессор Л. Б. Миротин характеризует интермодальные перевозки как систему доставки грузов несколькими видами транспорта, который идет по единому документу с перегрузкой в пунктах перевалки без участия грузовладельца.

Рисунок 1 –Схема интермодальных перевозок

Перейдем к рассмотрению последнего термина «мультимодальных перевозок». Согласно документу ГОСТ Р 52297–2004 «Мультимодальная перевозка – перевозка, при которой один экспедитор организует и осуществляет доставку и перевозку груза от места отправления до места назначения транспортом различных видов, при этом он принимает ответственность за все расстояние перевозки и оформляет единый транспортный документ на перевозку груза» [12]. Однако следует заметить, что в соответствие с законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» экспедитор также несёт полную материальную ответственность за груз (с момента принятия до момента выдачи). В соответствии с документом «Терминология комбинированных перевозок», подготовленным Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН) и Европейской комиссией, а также проработанным на Европейской конференции министров транспорта, приведено следующее короткое определение: «мультимодальная перевозка – перевозка грузов двумя или более видами транспорта».

На основе проведенного анализа и с учетом выше изложенного предлагается уточненное определение понятий интермодальная и мультимодальная перевозка.

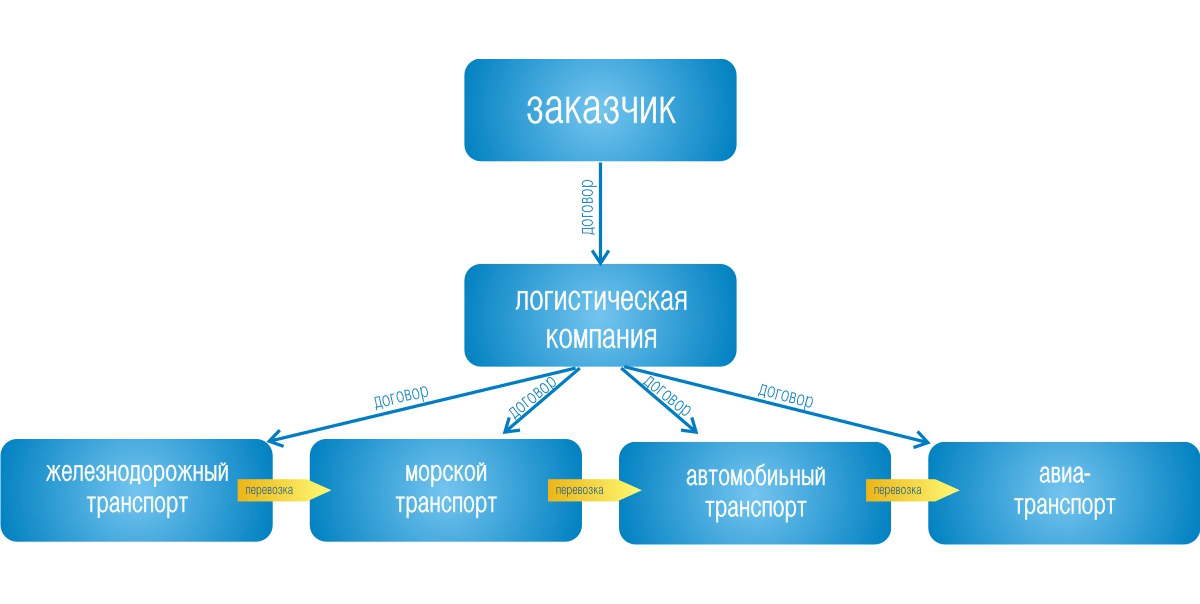
****

Рисунок 2 – Схема мультимодальных перевозок

**Интермодальная перевозка (уточненное определение)** – перевозка различных типов груза, осуществляемая несколькими видами транспорта последовательно, без применения погрузочно-разгрузочных операций с грузом при смене транспорта, по договору на перевозку с каждым участником перевозки.

**Мультимодальная перевозка (уточненное определение)** – перевозка различных типов груза, осуществляемая несколькими видами транспорта последовательно, по договору с оператором перевозки, по которому за всю перевозку разными видами транспорта отвечает оператор.

Подводя итог рассмотренных определений и анализа представленной современной литературы можно сделать следующие выводы по разграничению определений и описания сути понятий. «Мультимодальные перевозки» следует считать базовым определением, охватывающим и интермодальную и комбинированную перевозку. В свою очередь интермодальная перевозка включает в себя понятие комбинированной перевозки, то есть это грузоперевозка, осуществляемая последовательно двумя и более видами транспорта в одной и той же грузовой единице при смене вида транспорта. А комбинированной перевозкой следует считать подвидом интермодальных перевозок и определять как грузоперевозку, в рамках которой часть пути приходится на железнодорожный или водный транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким.

Грузовые автомобильные перевозки различают по следующим признакам:

• отраслевому – перевозки грузов промышленности, строительства, сельского хозяйства, торговли, коммунального хозяйства, почтовые;

• размеру партий грузов – массовые и мелкопартионные перевозки. Массовыми называют перевозки большого объема однородного груза. Крупная партия может быть равна номинальной грузоподъемности автомобиля q, но не меньше qγ (где γ — статический коэффициент ис­пользования грузоподъемности). Мелкопартионные перевозки — это называют небольшие партии груза (мас­сой от 10 кг до qγ/2 , т);

• территориальному признаку – городские, пригородные, внутрирайонные, межрайонные, междугородные и международные перевозки;

• способу выполнения: местные – осуществляются одним автотранспортным предприятием; прямого сообщения – при перевозке участвуют несколько автотранспортных организаций; смешанного сообщения – перевозки двумя или несколькими видами транспорта. Одной из форм перевозок смешанного сообщения являются комбинированные. При комбинированных перевозках груз передается с одного вида транспорта на другой без перегрузки. Это достигается, например, путем применения специальных полуприцепов-контрейлеров, перевозимых на железнодорожных платформах или на речных и морских судах;

• времени освоения – постоянные, сезонные и временные перевозки. Постоянные осуществляются на протяжении всего года, сезонные – только в определенное время года, временные носят эпизодический характер;

• организационному признаку — централизованные и децентрализованные. При централизованных перевозках автотранспортные предприятия выступают организаторами доставки грузов получателям, и сами осуществляют этот процесс. При децентрализованных перевозках каждый грузополучатель самостоятельно обеспечивает доставку груза.

На речном транспорте выделяют следующие виды сообщений:

- внутреннее водное – в границах одного речного пароходства;

- прямое внутреннее водное – в границах двух или нескольких смежных речных пароходств, в том числе пароходств союзных республик;

- прямое водное – с участием речных и морских пароходств;

- прямое смешанное (железнодорожно-водное, водно-автомобильное).

Размер партии: судовая, сборная, мелкая.

Судовая партия – это груз одного наименования, сдаваемый по одной накладной, а также однородные грузы, сдаваемые по двум или более накладным, следующие в один пункт назначения в количестве, достаточном для полной загрузки отдельного суда на до его технической нормы.

Сборная партия состоит из груза массой свыше 20 т, предъявляемого к перевозке в количестве:

1) недостаточном для загрузки одного судна;

2) достаточном для загрузки одного судна, но адресуемого в разные пункты назначения или в один пункт назначения разным получателям, что вызывает необходимость отделения одного груза от другого.

Мелкой считается партия груза, предъявляемая к перевозке по одной накладной в количестве, не превышающем 20 т.

На речном транспорте в зависимости от срочности доставки различают большую скорость и грузовую скорость.

Морской транспорт.

Классификация морских перевозок предусматривает их деление по видам перевозок, плавания и сообщений.

По видам перевозок грузовые перевозки подразделяются на сухогрузные и наливные. В зависимости от вида плавания морские перевозки делят на малый, большой каботаж и заграничное плавание. Под малым каботажем понимают плавание судов в пределах одного или двух смежных морских бассейнов без захода в территориальные воды других государств. Большой каботаж – это плавание судов между портами одной и той же страны, лежащими в разных морских бассейнах. Заграничные морские перевозки обеспечивают экономические связи России с зарубежными странами.

Загранплавание подразделяют на перевозки между российскими и иностранными портами (экспорт), между иностранными и российскими портами (МИП). В первом и втором случаях могут перевозиться как российские внешнеторговые грузы, так и грузы иностранных фрахтователей. Перевозка грузов иностранных фрахтователей (ГИФ) по своему экономическому содержанию представляет экспорт транспортных услуг.

На морском транспорте различают следующие виды сообщения: междупортовое, прямое водное и прямое смешанное. В междупортовом сообщении перевозки осуществляются от одного морского порта до другого; в прямом водном — от морского порта до речного, причем на морском отрезке пути перевозки выполняют морские суда, на речном — речные; в прямом смешанном сообщении участвует несколько видов транспорта.

На морском транспорте применяют две формы организации работы флота: линейное плавание (регулярное) и рейсовое (нерегулярное).

Новые экономические условия, развитие рынка транспортных услуг способствовали появлению и усилению конкуренции между предприятиями транспорта. До недавнего времени большинство транспортных предприятий и организаций выполняли только перевозочные операции и не заботились о предоставлении широкого спектра других услуг транспорта. Сейчас времена меняются, и в конкурентной борьбе выигрывают те, кто расширяет спектр предоставляемых услуг и улучшает сервисное обслуживание потребителей транспортных услуг. Но при этом руководство транспортных предприятий должно владеть вопросами управления конкурентоспособностью предоставляемых услуг.

**1.2 Технологии анализа рынка грузоперевозок**

В последние несколько лет рынок железнодорожных перевозок претерпел значительные изменения. Главным образом они связаны с реформами, проводимыми на железнодорожном транспорте, и появлением независимых частных компаний - операторов собственного подвижного состава.

В настоящее время отечественный железнодорожный транспорт находится в качественно новой фазе, характерной особенностью которой является начавшийся процесс конкурентного распределения объемов и услуг, между ОАО «РЖД» и транспортными компаниями, к числу которых, прежде всего, следует отнести компании-операторы. Основу такого распределения заложили Постановление Правительства №384 от 18 мая 2001г. «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» и закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», принятый в январе 2003 г. В соответствии с данным законом компании-операторы получили равные условия доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, и должны свою деятельность осуществлять на конкурентной основе по единым нормам и правилам.

В этой связи особое значение приобретает анализ состояния рынка грузоперевозок, его субъектов, конъюнктуры и перспектив развития, что, как известно, является одной из важнейших функций маркетинга, активное применение которого на железных дорогах в России началось сравнительно недавно.

Под методами исследования понимается процесс поиска, сбора, анализа, оценки и отображения информации по различным аспектам внешней и внутренней среды железнодорожного транспорта, связанным с производством и реализацией транспортной продукции.

Главная цель маркетинговых исследований, проводимых в сфере грузовых перевозок, состоит в обосновании необходимости и возможности адаптации производства, совершенствования технологий и структуры управления железнодорожным транспортом, расширения и ввода на рынок новых транспортных услуг.

Задачи проведения маркетинговых исследований:

* определение условий для баланса "предложения" и "спроса" на грузовые перевозки;
* определение условий для максимального удовлетворения потребностей клиентуры в транспортных услугах и увеличении доходности перевозок грузов.

Результат маркетинговых исследований - формирование маркетинговой информации для поддержки принятия управленческих решений в области взаимодействия субъектов маркетинговой сети, обеспечивающих требуемый рынком уровень качества перевозок и транспортного обслуживания, удовлетворение спроса на грузовые перевозки с соблюдением требований основных факторов внешней, внутренней среды и конечного клиента.

Выходной маркетинговой информацией являются: справочные материалы, аналитические обзоры, экспертные оценки, прогнозные оценки и прогнозы по состоянию, динамике развития рынка транспортных услуг, его сегментов и окружения; экономические обоснования, практические рекомендации и предложения по проведению эффективной маркетинговой политики отрасли на рынке грузовых перевозок[9].

Маркетинговые исследования (мониторинг, анализ, оценка, прогнозирование) в сфере грузовых перевозок проводятся в разрезах:

1. масштаба исследования (внешняя среда: внешнеэкономическая среда (мировой уровень), макросреда (федеральный уровень), микро (конкурентная) среда; внутренняя среда федерального железнодорожного транспорта);

2. класса объекта исследования (состояние и динамика развития экономики: предприятия (клиента, партнера, поставщика сопутствующих услуг, перевозчика), области, региона, отрасли, субъекта Российской Федерации, мирового рынка);

3. объекта исследования (транспортный рынок; рынок транспортных услуг; товарный рынок (цены на продукцию грузообразующих предприятий: ДАФ, ФОБ, в регионе потребления); тарифы на перевозки грузов различными видами транспорта; сбытовые системы клиентов железнодорожного транспорта; продвижение на рынке продукции и новых видов услуг железнодорожного транспорта);

4. продукта (средства производства и потребления: перевозки, транспортные услуги; сырье, материалы, оборудование и т.д.);

5. вида показателей, характеризующих объект исследования (количественные: цены на продукцию и сырье; тарифы на транспортные услуги; объемы производства грузоотправителей, объемы сбыта клиентуры, объемы перевозок определенными видами транспорта и др.; а также качественные: платежеспособность, финансовая устойчивость, деловая активность, планы развития предприятия и др.);

6. временного горизонта (ретроспективное, оперативное, текущее, прогнозное исследование);

7. периодичности (постоянные - проводимые регулярно в установленные сроки; периодические - проводимые регулярно без привязки к определенным срокам; ситуационные (целевые) - проводимые по мере возникновения маркетинговых проблем);

8. источника получения маркетинговой информации (внутренний, внешний, первичный, вторичный);

9. степени охвата объектов маркетинговых исследований (полные - предусматривающие изучение всего множества обследуемых объектов, выборочные (разведочные) - предполагающие исследование отдельно взятого сегмента или единицы рынка);

10. характера исследования (экспериментальные - предусматривающие практическую проверку гипотезы о причинно-следственных связях явлений и процессов, протекающих на рынке транспортных услуг и его окружении; аналитические - направленные на выяснение причин, лежащих в основе, возникающих проблем в области сбыта и продвижение на рынке продукции железнодорожного транспорта)[18].

Основными методами проведения маркетинговых исследований являются наблюдение, опрос (обследование), эксперимент, имитационное моделирование.

Маркетинговые исследования обозначат ряд острых проблем, которые необходимо решать для качественного роста рынка транспортно-логистических услуг и ликвидации отставания от мировых тенденций развития. Исследования, основанные на фундаментальных теоретических результатах и принципах, в сочетании с накопленным практическим опытом, создадут возможность оценки, анализа, синтеза механизмов реализации стратегий, направленных на повышение эффективности и конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

**1.3 Тенденции развития рынка грузоперевозок**

Роль транспортно-логистического комплекса в российской экономике довольно велика — он дает 5,6% ВВП, что сравнимо с Индией и выше, чем у других членов БРИК и таких развитых стран, как Германия и США (Таблица 1). Душевые показатели добавленной стоимости данного сектора в России (717 долл./чел.) существенно выше, чем в других странах БРИК, но уступают показателям США и Германии.

Таблица 1 – Показатели транспортного сектора стран БРИК, США и Германии, 2015 год

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Россия | Бразилия | Китай | Индия | США | Германия |
| Добавленная стоимость транспортно-логистического сектора, долл/чел. | 717 | 515 | 150 | 95 | 1487 | 1770 |
| Добавленная стоимость транспортно-логистического сектора, % ВВП | 5,6% | 4,4% | 2,0% | 5,8% | 2,7% | 3,7% |
| **Грузооборот ж/д, млрд т-км** | **2139** | **306** | **2995** | **746** | **2579** | **113** |
| Длина ж/д путей, тыс.км | 84,2 | 29,8 | 105,8 | 65,9 | 228,2 | 33,4 |
| Удельный грузооборот ж/д путей, млн.т | 25,4 | 10,3 | 28,3 | 11,3 | 11,3 | 3,4 |
| Перевозки ж/д, млрд т | 1,3 | 0,5 | 4,1 | 1,1 | 1,6 | 0,4 |
| Средняя дальность ж/д перевозок для 1 т груза, км | 1596 | 574 | 732 | 699 | 1592 | 309 |
| **Грузооборот авто, млрд.т-км** | **247** | **-** | **5759** | **844** | **1935** | **310** |
| Перевозки авто, млрд. т | 5,5 | - | 31,5 | - | - | 3,1 |
| Средняя дальность авто перевозок для 1 т груза, км | 45 | - | 183 | - | - | 102 |
| **Грузооборот авиа, млрд.т-км** | **4,4** | **1,6** | **17,8** | **1,7** | **38,2** | **7,2** |
| Перевалка контейнеров в морских портах, млн TEU | 3,9 | 10,7 | 181,9 | 11,4 | 45,6 | 20,3 |

По длине сети железнодорожных путей Россия находится на третьем месте в мире, по состоянию на конец 2015 года в 2,7 раза уступая США и на 25% — Китаю, который обогнал Россию по итогам 2009 года. При этом Россия использует свои железные дороги в разы интенсивнее, чем многие другие страны: ее удельный грузооборот равен 25 млн. т в год, что почти в 2,5 раза больше, чем в Индии, США и Бразилии, в 7,5 раза больше, чем в Германии, но несколько меньше, чем в Китае. По средней дальности перевозки 1 тонны груза по железной дороге Россия находится на одном уровне с США, существенно опережая другие страны БРИК. По средней дальности перевозки 1 тонны груза автомобильным транспортом Россия уступает Китаю и Германии. По абсолютным показателям развития авиационного и морского транспорта Россия также отстает как от США и Германии, так и от Китая.

Для транспортной отрасли 2015 год выдался непростым – санкции, рост налогов, падение объемов внешней торговли и потребительского спроса привели к значительным изменениям на рынке – в новых экономических условиях компаниям приходилось выбирать не только новые маршруты, но и альтернативные виды транспорта. Сегодня большинство экспертов отмечает, что в отрасли уже начался серьезный кризис и это подтверждает статистика.

По данным Росстата, на протяжении последних четырех лет грузооборот практически не менялся, несмотря на положительную динамику внешней торговли. Однако за этими стабильными данными кроется весьма неприятное обстоятельство: на протяжении того же периода наблюдалось ежегодное снижение объемов перевезенных грузов. Если в 2012 году было перевезено 8,5 млн тонн, то в 2015 году менее 7,5 млн тонн. При этом спад по сравнению с прошлым годом составил более 5%.

Сегодня автомобильные грузоперевозчики, на которых приходится основная часть погрузки, теряют свою долю рынка, при этом сегменты морских и железнодорожных перевозок увеличиваются. Это связано с тем, что в натуральном выражении и импорт, и экспорт большинства потребительских товаров существенно сократился, а именно они и перевозились автомобильным транспортом. В несколько раз снизился импорт продуктов питания, техники, бытовой химии. В то же время из-за низкого курса рубля Россия увеличила поставки на экспорт многих сырьевых товаров – нефти, газа, зерна, металлов, которые поставляются за рубеж морем и другими видами транспорта. Санкции и продовольственное эмбарго также сыграли свою роль:  при снижении торговли с Европой выросла доля стран Азиатско-тихоокеанского региона, которые с точки зрения логистики в большей степени завязаны на других способах доставки грузов.[10]

В конечном итоге объем перевозок на автомобильном транспорте упал на 7%  до 5 млрд тонн, в то же время на морском транспорте он возрос на  15% до 18,3 млн тонн. При этом объем погрузки на железнодорожном, внутреннем водном, воздушном и трубопроводном транспорте остались без изменений.

Автоперевозчики столкнулись и с другими проблемами: выросли расходы на транспортное обслуживание, топливо и лизинговые платежи, а высокие ставки по кредитам продолжают душить бизнес. Не добавили оптимизма и возросшие тарифы на КАСКО и ОСАГО.

Несмотря на то, что автомобильные перевозки гораздо удобнее с точки зрения логистики и сроков доставки, экономические факторы и административные барьеры привели к тому, что грузопоток стал к концу 2015 года все больше смещаться на железную дорогу.

Данные за 2014-2015 годы показывают, что доля использования железнодорожных составов увеличилась как при доставке негабарита, так и при выполнении обычных грузовых перевозок. Это объясняется рядом факторов:

-выгодной тарификацией при международных перевозках;

-низкой стоимостью транспортировки 1 тонны груза на 1 км;

-частым использованием мультимодальных схем транспортировки.

Доля водного транспорта в грузоперевозках – меньше 2%. В большинстве случаев он задействован во внешнеэкономической деятельности, когда перевозки осуществляются по морю.

За период с 2012 по 2015 годы наблюдалось небольшое, но стабильное увеличение объемов внутренних грузоперевозок – примерно на 3% ежегодно. Неудивительно, что из-за этого железные дороги оказались в центре внимания. В силу традиционно больших расстояний между отправителем и получателем, чаще всего в перевозках используется именно железнодорожный транспорт – к примеру, в горнодобывающем и перерабатывающем секторах, тяжелом машиностроении и других отраслях промышленности.

Однако использование железнодорожного транспорта не всегда возможно, и основной движущей силой развития рынка грузоперевозок становятся автомобили. Несмотря на недостаточно развитую автодорожную инфраструктуру, причин для развития рынка автотранспорта несколько:

-возможность точечной доставки по конкретному адресу;

-оперативное выполнение задачи;

-сохранность груза.

Пересесть на железнодорожный транспорт сегодня готовы далеко не все. Для владельцев малых и средних грузов перевозки по железной дороге по-прежнему остаются невыгодными: не работает принцип доставки «от двери до двери», труднее осуществлять планирование поставок, необходимо нести дополнительные расходы, связанные с погрузкой и разгрузкой товара. Останавливают участников рынка и резко возросшие тарифы – в начале 2015 на все перевозки РЖД они выросли на 10%, а дополнительно к этому Федеральная служба по тарифам установила предельно допустимое отклонение от него. В результате РЖД ввела надбавку к тарифу в размере 13,4% на перевозку ряда экспортируемых грузов, в том числе таких ключевых товаров, как нефть и нефтепродукты, зерновые и металлопродукция. После таких реформ востребованность железнодорожных перевозок снизилась – особенно наглядно это прослеживается по показателям первой половины года. Более того, отдельные предприятия, деятельность которых тесно сопряжена с транспортировкой, и вовсе предпочли сократить выпуск продукции, особенно на фоне снижения спроса на неё со стороны Китая. Так, не смотря на рост физических объемов экспорта, упал объем железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов (-2%), строительных грузов (-7,3%), цемента (-20%), лома черных металлов (-11%).

Немного лучше обстоит дело на морском транспорте, за 2015 год объем морских грузоперевозок составил 18,3 млн тонн, увеличившись по сравнению с прошлым годом на 15%. Увеличение продиктовано в основном внешнеторговыми причинами – выросли физических объемы экспорта товаров, поставляемых в страны Азии, что особенно ярко прослеживается с осени 2015 года. В декабре объем перевозок и вовсе возрос на 62% по сравнению с аналогичным месяцем прошлого года.

Из-за высоких транспортных издержек на автомобильные и железнодорожные перевозки все больше компаний предпочитают новые способы транспортировки грузов. Почти в два раза выросли перевозки грузов на паромах, и на 15,6% увеличился грузооборот каботажных перевозок – до 56,1 млн тонн. Несмотря на проекты по развитию портовой и железнодорожной инфраструктуры, создание подъездных путей и терминально-логистических центров, использование автомобильного транспорта и последующая перегрузка товаров на суда по-прежнему является приоритетной. Доставка грузов в морские порты автомобильным транспортом выросла на 12,3% до 54,2 млн тонн.[22]

Речной транспорт пока не стал популярной альтернативой для перевозчиков, по рекам в России перевозятся в основном навалочные грузы и минеральное сырье, причем осуществляют перевозку компании, находящиеся в транспортной доступности от водной артерии. Однако и здесь наметились свои сдвиги – объемы отправок из портов по внутренним водным путям выросли в 2,5 раза до 346 тыс тонн, при этом сухих грузов – почти в пять раз.

Объем воздушных грузоперевозок в России невелик – по данным Росстата, в 2015 году было перевезено только 1,1 млн тонн грузов. Авиатранспортом в Россию поступают преимущественно товары, отправляемые в международных почтовых отправлениях: техника, одежда, печатная продукция, продовольствие и прочие товары народного потребления. Наибольшую долю рынка при этом занимают грузы, импортируемые из стран дальнего зарубежья. В первой половине года объемы перевозок стабильно увеличивались по сравнению с прошлым годом, однако дальнейшее ослабление рубля уже с августа повлекло спад закупок зарубежных товаров и, как следствие, объемов грузовых авиаперевозок.

Серьезным ударом для рынка грузоперевозок стали санкции, которые привели к резкому сокращению объема международных грузоперевозок. Несмотря на общие тенденции спада рынка, серьезные перспективы открываются для внутренних грузоперевозок.

Территория России огромна, поэтому грузоперевозки исторически стали стратегически важным сегментом экономики. Внутренние перевозки могут сыграть огромную роль в восстановлении рынка.

Таким образом, сегодня сокращение внешнеторговых потоков отрицательно сказалось на рынке грузоперевозок, а девальвация рубля и падение цен на нефть привели к росту издержек не только отдельных компаний, но и целых отраслей. Сегодня повсеместно наблюдается сокращение инвестиций и заморозка строительства. Государство при этом продолжает сильнее закручивать гайки и увеличивать налоги, не оставляя рынку возможностей для развития.

**2 Организационно-экономические факторы формирования рынка грузоперевозок на железнодорожном транспорте**

**2.1 Динамика развития рынка грузоперевозок на железнодорожном транспорте**

В нашей стране под влиянием традиций, постоянных географических, геологических и природно-климатических особенностей именно железнодорожный транспорт оказался востребованным и актуальным. Железные дороги в XIX и XX вв. формировали страну, давали мощные импульсы и условия для развития отраслей, регионов и страны в целом.

По мере строительства новых железнодорожных линий, их распространения по территории страны объемы грузовых перевозок увеличивались, постепенно менялась их структура. Если в 60–70-х гг. XIX в. в грузообороте железных дорог преобладали хлебные грузы (их доля на отдельных дорогах достигала 50–75%), то к 90-м годам существенно увеличилась доля промышленной продукции, прежде всего добывающей (каменный уголь, нефть, лесные грузы). К началу XX в. протяженность сети железных дорог превысила 52 тыс. км. В 1900 г. в России железнодорожным транспортом было отправлено 153,7 млн тонн грузов, а грузооборот составил 36,5 млрд т-км3[44].

В условиях экономической нестабильности, снижения объемов промышленного производства в России в 90-х годах XX в. грузооборот железнодорожного транспорта и погрузка в период 1990–1995 гг. синхронно снижались (рис. 3). Грузооборот железнодорожного транспорта сократился более чем вдвое — с 2523 млрд т-км до 1213,7 млрд т-км. Существенно уменьшились доходы железных дорог, объемы инвестиций в инфраструктуру, стремительно устаревали основные фонды.

Рисунок 3 –Грузооборот и погрузка железнодорожного транспорта в России

С 2000 г. до начала финансово-экономического кризиса в 2008 г. происходило улучшение производственных показателей железнодорожного транспорта. Начало этого процесса было обусловлено оживлением экономики, а также процессом импортозамещения, начавшимся после экономического кризиса и девальвации 1998 г. и способствовавшим росту объемов производства в стране. Далее, по мере либерализации условий экспортной торговли, снижения экспортных пошлин, на фоне роста мировых цен на товары российского экспорта значительно увеличились экспортные грузопотоки.

Следует отметить, что начиная с 2000 г. темпы роста грузооборота стали существенно опережать темпы роста погрузки, и разрыв между ними постепенно увеличивался, что связано с увеличением средней дальности перевозки, которая выросла с 1067 км в 1995 г. до 1735,5 км в 2015г., что является максимальным уровнем для отечественных железных дорог (рис. 4).

Рисунок 4 – Средняя дальность перевозки 1 тонны груза по железным дорогам, км

Такая динамика обусловлена увеличением доли сырья в экспортных перевозках, имеющих повышенную дальность, а также переориентацией грузоотправителей на автомобильный транспорт при отправлении грузов на малые расстояния. Средняя дальность перевозки в 1995–2015 гг. увеличилась практически по всем важнейшим грузам (табл. 2)[37].

Таблица 2– Изменение средней дальности перевозок грузов в период 1995-2015,%

|  |  |
| --- | --- |
| Вид груза | % |
| Каменный уголь | 130,6 |
| Нефть и нефтепродукты | 115,7 |
| Руды металлические | 103,7 |
| Черные металлы | 92,6 |
| Лесные грузы | 110,6 |
| Минеральные строительные материалы | 116,4 |
| Химические и минеральные удобрения | 112,9 |
| Цемент | 124,1 |

Данная тенденция демонстрирует, с одной стороны, повышение роли железнодорожного транспорта в обслуживании отдаленных регионов, где зарождаются экспортные грузопотоки, а с другой, говорит о неблагополучии в развитии внутреннего рынка. Строится мало перерабатывающих предприятий, спрос на сырье в пределах страны не растет, в зарубежные страны в основном вывозится продукция самого низкого передела с наименьшей добавленной стоимостью.

В результате увеличения экспортных грузопотоков снижаются резервы пропускной и провозной способности железных дорог, портовые мощности не справляются с объемами перевалки экспортных грузов с железнодорожного транспорта на водный, что приводит к возникновению пробок на отдельных полигонах железнодорожной сети. В августе 2010 г. на Восточном полигоне сети простаивало более 230 грузовых поездов. Это в значительной степени было связано со сложностями подачи вагонов в порты из-за неритмичной перевалки грузов на морские суда в условиях роста экспортных отправок.

Железнодорожный транспорт способствует развитию промышленности как прямо, удовлетворяя спрос грузоотправителей на перевозки, так и косвенно. Дороги являются крупнейшим потребителем продукции многих отраслей материального производства. По данным Министерства транспорта РФ ОАО «РЖД», владеющее железнодорожной инфраструктурой, ежегодно потребляет около 1,6 млн т металлов и металлопродукции. В 2014 г. объем закупок железнодорожных рельсов составил около 900 тыс. т, рельсовых скреплений — более 240 тыс. т, специальной проволоки для производства шпал — более 70 тыс. т. В большом количестве закупались стальной прокат, стальное литье, чугун и другие виды металлургической продукции. Суммарная доля продукции черной металлургии в структуре материалов, потребляемых ОАО «РЖД», превышает 55%.

Существенную долю занимает потребление строительных (12%) материалов, нефтехимической (3%), лесной и целлюлозно-бумажной (7%) продукции. Железные дороги являются крупными потребителями продукции электротехнической промышленности, машиностроения, информационного и телекоммуникационного сектора. Они потребляют до 6% всей производимой в стране электроэнергии (около 44 млрд. кВтч), и 10% дизельного топлива. Таким образом, железные дороги генерируют существенный мультипликативный эффект в основных отраслях экономики. В то же время высокая степень государственного регулирования железнодорожного транспорта способствует повышению рентабельности в других отраслях, при этом темпы развития железнодорожной отрасли сдерживаются. Это связано с тем, что динамика грузовых железнодорожных тарифов отстает от роста цен в промышленности в целом и от динамики цен в отраслях, продукцию которых потребляет железнодорожный транспорт (топливная промышленность, черная металлургия, электроэнергетика).

Несмотря на особую значимость железных дорог для промышленности, сельского и лесного хозяйства, во взаимоотношениях железнодорожного транспорта и грузообразующих отраслей сформировался ряд проблем. Среди них стоит отметить недостаточную конкурентоспособность перед другими видами транспорта.

Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта.

Рассмотрим основные преимущества и недостатки автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта, существенные с точки зрения конкурентоспособности.

Автомобильный транспорт традиционно используется для перевозок на относительно короткие расстояния. Одно из основных преимуществ – высокая маневренность. С помощью автомобильного транспорта груз может доставляться «от дверей до дверей» с необходимой степенью срочности. Этот вид транспорта обеспечивает регулярность поставки, а также возможность поставки малыми партиями. Здесь, по сравнению с другими видами, предъявляются менее жесткие требования к упаковке товара, имеет место упрощенное оформление документов, действует более гибкая система платежей за перевозки.

Основным недостатком автомобильного транспорта является сравнительно высокая себестоимость перевозок, плата обычно взимается по максимальной грузоподъемности автомобиля. К другим недостаткам этого вида относят также срочность разгрузки, возможность хищения груза и угона автотранспорта, сравнительно малую грузоподъемность. Автомобильный транспорт экологически неблагоприятен, что также сдерживает его применение.

Железнодорожный транспорт. Этот вид транспорта хорошо приспособлен для перевозки различных партий грузов при любых погодных условиях. Железнодорожный транспорт обеспечивает возможность сравнительно быстрой доставки груза на большие расстояния. Перевозки регулярны. Здесь можно эффективно организовать выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

Существенное преимущество железнодорожного транспорта – это сравнительно невысокая себестоимость перевозки грузов.

К недостаткам железнодорожного транспорта следует отнести невысокую скорость доставки грузов, ограниченное количество перевозчиков, а также низкую возможность доставки непосредственно к пунктам потребления. При отсутствии подъездных путей железнодорожный транспорт должен дополняться автомобильным.

Морской транспорт выполняет функции самого крупного перевозчика в международных перевозках. Его основные преимущества – низкие грузовые тарифы и высокая провозная способность. При перевалке грузов по схеме «борт – борт» этот транспорт освобождается от портовых сборов за хранение, что имеет большое значение для экспортных перевозок.

К недостаткам морского транспорта относят его низкую скорость, жесткие требования к упаковке и креплению грузов, малую частоту отправок. Морской транспорт существенно зависит от погодных и навигационных условий и требует создания сложной портовой инфраструктуры.

Внутренний водный транспорт. Для него характерны низкие грузовые тарифы. При перевозках грузов весом более 100 т на расстояние более 250 км этот вид транспорта – самый дешевый.

К недостаткам внутреннего водного транспорта, кроме малой скорости доставки, относят также низкую доступность в географическом плане. Это обусловлено ограничениями, которые накладывают конфигурация водных путей, неравномерность глубин и меняющиеся навигационные условия.

Воздушный транспорт. Основные преимущества – наивысшая скорость, возможность попасть в отдаленные районы, высокая сохранность грузов.

К недостаткам относят высокие грузовые тарифы и зависимость от метеоусловий, которая снижает надежность соблюдения графика поставки.

Трубопроводный транспорт обеспечивает низкую себестоимость при высокой пропускной способности. Степень сохранности грузов высокая.

Недостатком трубопроводного транспорта является узкая номенклатура подлежащих транспортировке грузов (жидкости, газы, эмульсии).

Выделяют ряд основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта[37]. В таблице 3 дается оценка различных видов транспорта общего пользования по каждому из этих факторов. Значимость изменения по шкале от 1 до 5, где 1 – высокая значимость, 5 – низкая значимость.

Таблица 3 – Факторная оценка различных видов транспорта

| Вид транспорта | Факторы, влияющие на выбор вида транспорта | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Время доставки | Частота отправки | Надежность соблюдения графика доставки груза | Способность перевозить разные грузы | Способность доставить груз в любую точку территории | Стоимость перевозки |
| Железнодорожный | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| Водный | 4 | 5 | 4 | 1 | 4 | 1 |
| Автомобильный | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| Трубопроводный | 5 | 1 | 1 | 5 | 5 | 2 |
| Воздушный | 1 | 3 | 5 | 4 | 3 | 5 |

Экспертная оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе транспорта, в первую очередь, принимают во внимание надежность соблюдения графика доставки; время доставки; стоимость перевозки.

Следует отметить, что данные таблицы 3 могут служить лишь для приблизительной оценки степени соответствия того или иного вида транспорта условиям конкретной перевозки. Правильность сделанного выбора должна быть подтверждена технико-экономическими расчетами, основанными на анализе всех расходов, связанных с транспортировкой различными видами транспорта.

Крупные российские компании при выборе перевозчика прибегают к услугам транспортно-экспедиционных фирм, предлагающих широкий спектр услуг по доставке грузов, причем прослеживается тенденция передачи экспедиционным фирмам не только функций по доставке и распределению продукции, но и по хранению, что позволяет отказаться от собственных складских комплексов. К тому же все возрастающая конкуренция непосредственно среди экспедиционных компаний заставляет их совершенствовать формы своей работы, применять новые логистические технологии, непрерывно обучать персонал и улучшать качество обслуживания.

Исходя из протяженности сети каждого вида транспорта, затрат на него, рассматриваются возможности его развития и реформирование системы организации движения. Улучшить ситуацию, связанную с ЖД транспортом, можно с помощью обновления и модернизации основных производственных фондов, повышения уровня безопасности движения и качества перевозок, снижения числа дорожно-транспортных происшествий на ЖД и продолжения работ по электрификации ЖД путей. Эффективность железнодорожного транспорта определяется динамикой обновления основных производственных фондов отрасли. Во многом снижение транспортных задержек зависит от эффективности деятельности организаций ЖД транспорта необщего пользования от стабильности взаимодействия ЖД транспорта общего пользования с грузовладельцами.

**2.2 Маркетинговый анализ деятельности конкурентов на рынке грузоперевозок**

Возможность конкуренции между различными видами грузового транспорта сильно зависит от особенностей разных категорий грузов и специфики конкретных видов транспорта. Так, для транспортировки газа в больших объемах бессмысленно использовать какие-либо виды транспорта, помимо трубопроводного. И, наоборот, по трубопроводам технологически и экономически предпочтительна транспортировка массовых жидких и газообразных грузов. В то же время перевозка нефти и особенно нефтепродуктов (в силу их видового разнообразия) возможна практически всеми видами транспорта: трубопроводным, железнодорожным, автомобильным, водным. Транспортная составляющая в конечной стоимости товаров важна своей относительной величиной, поэтому дорогие товары (одежда, электроника) могут транспортироваться в том числе и воздушным транспортом, хотя применительно к России речь идет в первую очередь об импортных поставках товаров с высокой добавленной стоимостью. В случаях, когда конкуренция возможна, борьба за соответствующие грузы идет в первую очередь в области ценообразования.

Лидером по средней дальности перевозок является воздушный вид транспорта — здесь средняя дальность перемещения 1 тонны грузов в последние годы превышает 4 тыс. км. Для сравнения: это примерно соответствует расстоянию от Москвы до Иркутска. На втором-третьем месте морской и трубопроводный транспорт — у них средняя дальность перемещения 1 тонны грузов более 2 тыс. км, далее идет железнодорожный транспорт — более 1,5 тыс. км, и замыкает пятерку внутренний водный транспорт — около 600 км. В целом по всем видам транспорта, за последние 14 лет средняя дальность перевозки 1 т грузов в России выросла на 38% — с 460 до 635 км, в основном за счет динамики автомобильного транспорта.

Трубопроводы как вид транспорта обладают узкой специализацией: они в основном используются для перемещения сырых углеводородов (газ и нефть), а также нефтепродуктов и отдельных видов химической продукции (аммиак, этилен и др.). В России трубопроводы принадлежат в основном субъектам естественных монополий и в силу размеров страны и специфики национальной экономики, во многом ориентированной на экспорт углеводородов, имеют огромную длину. Единая система газоснабжения России, принадлежащая «Газпрому», состоит из газопроводов общей протяженностью 168 тыс. км, а общая длина магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов «Транснефти» превышает 72 тыс. км (из них более 17 тыс. км приходится на нефтепродуктопроводы). В структуре трубопроводных перевозок в России доминируют поставки сырой нефти и газа, их объемы существенно превышают прочие грузы.

Таблица 4 – Транспортировка нефти, нефтепродуктов и газа

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. | Относительное отклонение в % 2015 г. к 2010 г. |
| Перевезено трубопроводным транспортом, млн.т | 1061 | 1131 | 1096 | 1095 | 1078 | 1071 | 100,9% |
| **Поставки газа по трубопроводам ПАО "Газпром", млрд.куб.м., в т.ч.:** | **564** | **584** | **571** | **575** | **553** | **532** | **94,3%** |
| *Внутри России* | *355* | *366* | *362* | *355* | *357* | *359* | *101,1%* |
| *За пределы России* | *209* | *218* | *209* | *220* | *196* | *175* | *83,7%* |
| **Поставки нефти по трубопроводам ОАО "АК "Транснефть" млн.т., в т.ч.:** | **459** | **464** | **457** | **457** | **466** | **475** | **103,5%** |
| *Внутри России* | *207* | *213* | *220* | *220* | *230* | *240* | *115,9%* |
| *За пределы России* | *252* | *251* | *237* | *237* | *236* | *235* | *93,3%* |
| **Поставки нефтепродуктов по трубопроводам ОАО "АК "Транснефть" млн.т., в т.ч.:** | **27** | **28** | **31** | **31** | **31** | **31** | **114,8%** |
| *Внутри России* | *10* | *11* | *13* | *11* | *9* | *7* | *70,0%* |
| *За пределы России* | *17* | *17* | *18* | *20* | *22* | *24* | *141,2%* |

В статистику трубопроводных перевозок включены некоторые объемы экспортных и транзитных грузов других стран, например природного газа и нефти стран Центральной Азии. Тем не менее, динамика перевозок газа, нефти и нефтепродуктов в целом соответствует показателям их добычи и производства в России (Таблица 5). Снижение добычи природного газа на 1,6% в 2015 году привело к аналогичному снижению его трубопроводных перевозок. Поставки газа происходят в больших объемах внутри России (66% в 2016 году), чем на внешние рынки, тогда как трубопроводные поставки нефти распределены примерно одинаково (49 и 51%), а нефтепродуктов — ориентированы на внешние рынки (71% поставок). Важно, что трубопроводами в России транспортируются незначительные объемы нефтепродуктов, а в основном для их дальних перевозок используются железнодорожные цистерны.

Таблица 5 – Добыча и экспорт нефти и газа, производство и экспорт нефтепродуктов

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. | Относительное отклонение в % 2015 г. к 2010 г. |
| Добыча природного и попутного газа, млн.т | 651 | 671 | 655 | 668 | 643 | 633 | 97,2% |
| Добыча нефти, включая газовый конденсат, млн.т | 506 | 512 | 519 | 522 | 526 | 533 | 105,3% |
| Производство нефтепродуктов, млн.т | 250 | 258 | 272 | 281 | 295 | 287 | 114,8% |
| Экспорт природного газа, млрд куб.м | 174 | 187 | 179 | 196 | 174 | 171 | 98,4% |
| Экспорт нефти, млн.т | 247 | 244 | 240 | 237 | 223 | 226 | 91,5% |
| Экспорт нефтепродуктов, млн.т | 133 | 132 | 138 | 152 | 165 | 161 | 120,7% |

Существует несколько разнонаправленных тенденций, влияющих на развитие автомобильных грузоперевозок в России. Во-первых, увеличивается доступность различных грузовых автомобилей как для перевозчика, так и для заказчика. В связи с этим увеличивается количество транспортных компаний, что стимулирует развитие конкуренции. Во-вторых, расширяется дорожная сеть (Таблица 6), но проблемой остается надлежащее состояние дорожного полотна в России. Однако существует ряд ограничений, которые тормозят развитие автомобильных грузоперевозок, среди них неразвитость дорожной инфраструктуры и большое число устаревших предприятий транспорта, действующих еще с советского времени.

Таблица 6 – Автомобильные дороги и число грузовых автомобилей

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. | Относительное отклонение в % 2015 г. к 2010 г. |
| Автомобильный дороги, тыс. км | 1004 | 1094 | 1278 | 1396 | 1451 | 1480 | 147,4% |
| в том числе с твердым покрытием | 786 | 841 | 925 | 985 | 1023 | 1044 | 132,8% |
| Грузовые автомобили (включая пикапы и легковые фургоны) млн | 5,4 | 5,5 | 5,8 | 6,0 | 6,2 | 6,3 | 116,7% |

Расширение сети автомобильных дорог и увеличение количества грузовых автомобилей не в полной мере способствуют увеличению объемов перевозимых грузов. Автомобильные перевозки конкурентоспособны в первую очередь на более коротких расстояниях, а железнодорожный и воздушный транспорт чаще используются при дальних перевозках. Необходимо различать перевозки транспортом общего и необщего (ведомственного) пользования. Транспорт общего пользования осуществляет перевозки на коммерческой основе для всех видов организаций. Транспорт необщего пользования, или ведомственный, принадлежит какой-либо организации и осуществляет перевозку только ее пассажиров или грузов.

Таблица 7 – Объем перевозимых грузов на автомобильном транспорте, средняя дальность одной тонны груза

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. | Относительное отклонение в % 2015 г. к 2010 г. |
| **Перевезено грузов - всего, млн.т** | **5236** | **5663** | **5842** | **5635** | **5417** | **5041** | **96,3%** |
| в том числе на коммерческой основе | 1569 | 1655 | 1705 | 1691 | 1625 | 1512 | 96,4% |
| предпринимателями (физ.лицами) | 123 | 151 | 163 | 144 | 138 | 129 | 104,7% |
| организациями всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) | 440 | 463 | 471 | 468 | 450 | 419 | 95,2% |
| в том числе автотранпортом ведомственного пользования | 3667 | 4008 | 4137 | 3944 | 3792 | 3529 | 96,2% |
| **Средняя дальность перевозки одной тонны груза - всего, км** | **38** | **39** | **43** | **44** | **42** | **39** | **103,6%** |
| в том числе на коммерческой основе | 59 | 65 | 75 | 74 | 71 | 66 | 112,2% |
| предпринимателями (физ.лицами) | 305 | 293 | 303 | 302 | 290 | 270 | 88,6% |
| организациями всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) | 75 | 91 | 121 | 99 | 95 | 89 | 118,1% |

В период с 2012 до 2015 года объемы перевозимых грузов снизились на 3,7%. Дальность перевозки имеет тенденцию к снижению, в 2015 году она снизилась до уровня 2011 года. Дальность перевозок на коммерческой основе (т.е. на транспорте общего пользования) составила 66 км в 2015 году, а дальность частных грузоперевозок составляет 270 км. При этом на коммерческой основе перевозится всего 30% всех грузов. Это и есть транспортные и курьерские компании, которые занимаются перевозкой различных видов грузов.

Автомобильные грузоперевозки более мобильны, они позволяют доставить грузы в любую точку, где есть дорожное полотно, кроме того, перевозку автомобилем можно комбинировать с другими видами транспорта. Многие эксперты отмечают, что более дорогие и ценные грузы чаще перевозятся автомобилями, а не по железным дорогам. В период экономического спада с середины 2014 года наблюдалось снижение объемов перевозок, но уже в первой половине 2015 года заметно их восстановление*.*

Водный и воздушный транспорт занимают наименьшие доли на рынке грузовых перевозок, как по тоннажу, так и по грузообороту, но отвечают специфическим целям, недоступным для других видов транспорта. Авиаперевозки хорошо подходят для доставки срочной корреспонденции и посылок, водный транспорт удобен для перевозки леса и стройматериалов. Однако в кризисный период узость спроса на услуги этих отраслей создает высокие риски.

Таблица 8 – Структура перевозок водного транспорта в 2015 году

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Перевезено внутри России, млн.т | Внешние потоки (экспорт, импорт, транзит), млн.т | Всего |
| **Всего, в том числе:** | **115** | **22** | **137** |
| Стройматериалы | 70% | 2% | 59% |
| Другие сухогрузы (уголь, зерно и пр.) | 17% | 64% | 25% |
| Нефть и нефтепродукты | 11% | 34% | 14% |
| Лесные грузы в плотках | 2% | 0% | 2% |

Водные перевозки подразделяются на морские и речные (внутренние водные) с преобладанием последних (объем перевозимых грузов примерно в 8 раз больше в годовом выражении). По последним доступным данным Росморречфлота, в структуре водных перевозок преобладали строительные материалы — 70% всех внутрироссийских перевозок или 81 млн т в 2014 году. Это обусловливает высокую зависимость водного транспорта от динамики строительства. Кроме того, 14% в общих (или 19 млн т) перевозках 2014 года составили нефть и нефтепродукты. Однако сильной конкуренции трубопроводному транспорту, поставки нефти и нефтепродуктов которым в 2014 году составили 487 млн т, суда не составляют.

Авиаперевозки грузов в России в основном представлены пятью крупными компаниями, на которые приходится около 70% от общего объема перевозок. С 2011 года авиаперевозки в целом показывают небольшой рост, на уровне компаний наиболее успешно развивается крупнейшая по объемам перевезенных грузов компания «ЭйрБриджКарго» (входит в одну группу компаний с «Волга-Днепр»).

В случае ухудшения экономической ситуации риском для авиаперевозок может стать общий спад деловой активности, из-за которого возможны, например, снижение веса фактора срочности доставок и закрытие иногородних представительств.

Рисунок 5 – Структура объема грузоперевозок по видам транспорта в 2015 году

ОАО «РЖД» испытывает максимальное конкурентное давление со стороны трубопроводного транспорта в сегментах перевозок сырой нефти и светлых нефтепродуктов. Это создает существенные риски сокращения потенциальной грузовой базы железнодорожных перевозок в указанных сегментах.

Автомобильный транспорт перевозит грузы на небольшие, по сравнению с другими видами транспорта, расстояния, а его удельный вес в грузообороте транспорта составляет порядка 4,6 %. Вместе с этим, автомобильный транспорт все более активно начинает принимать участие в доставке на дальние расстояния мелких партий высокодоходных и скоропортящихся грузов, и конкурентное давление со стороны автомобильного транспорта на железнодорожный усиливается.

Поэтому в сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди всех видов транспорта общего пользования.

**2.3 Анализ потребителей на рынке грузоперевозок**

В настоящее время, несмотря на особую значимость железных дорог для отечественной экономики, во взаимоотношениях железнодорожного транспорта и грузообразующих отраслей существует ряд проблем. Среди них стоит отметить недостаточную конкурентоспособность перед другими видами транспорта. По мнению М.А. Санович [39], Крыжановской Н.В. [21] в условиях обострения конкуренции предприятиям необходимо вырабатывать долгосрочные решения управленческих проблем, основанные на глубоком стратегическом анализе как внутренней, так и внешней среды предприятия, фундаментом которого служат маркетинговые исследования.

Гипотеза исследования заключается в подтверждении того, что на рынке грузоперевозок для достижения баланса интересов железнодорожного транспорта и грузовладельцев необходимо четко выделить факторы, влияющие на увеличение доли грузоперевозок железнодорожным транспортом, что позволит укрепить конкурентоспособность железнодорожных перевозок грузов. [25]

Цель исследования – изучение степени удовлетворенности грузоотправителей услугами по погрузке и железнодорожной перевозке грузов, а также оценка влияния на удовлетворенность таких факторов, как тип перевозимого груза и объем перевозки.

Известно несколько типов маркетинговых исследований:

* разведочное (поисковое) исследование, которое предшествует разработке программы основного исследования и предпринимается для сбора предварительной информации, освещающей проблему и позволяющей выдвинуть гипотезу и выбрать соответствующую методику анализа;
* описательное (дескриптивное) исследование, имеющее целью констатацию реальных фактов, событий, показателей, полученных в результате сбора информации;
* экспериментальное исследование, которое проводится с целью проверки выдвинутой гипотезы, например, о наличии причинно-следственных связей между показателями;
* казуальное (аналитическое) исследование, проводимое для выявления и моделирования связей деятельности фирмы с факторами окружающей среды.

В написании данной работы осуществляется маркетинговое исследование описательного характера, т.е. мы описываем сложившуюся ситуацию на рынке грузоперевозок, отражая при этом в ходе анализа. В ходе нашего маркетингового исследования используем эмпирический метод, в частности проводим опрос с помощью анкетирования целевой аудитории.

Для анализа полученной информации, установления количественных зависимостей между изучаемыми явлениями были применены различные математические и статистические методы. Они помогли оценить результаты исследования. С помощью статистических методов определяются средние величины полученных показателей, среднее квадратическое отклонение, коэффициент вариации и др. Для поведения этих подсчетов использовался редактор данных SPSS Statistics и справочные таблицы.

Выбор метода сбора информации зависит от ее источников, которые могут быть задействованы, и способа регистрации данных.

При проведении данного исследования использовалась информация, сформированная на основе первичных и вторичных данных.

Анкетирование является одним из наиболее информативных способов опроса. Это удобный, относительно не дорогой способ исследования проблемы, связанной с потерей клиентов. С помощью анкеты планируется узнать, что является наиболее важным для потребителей при выборе транспортного средства для перевозки грузов. Анкета содержит ряд вопросов, интересующих исследователя. При этом вопросы могут быть как закрытыми, т.е. предполагающими фиксированные ответы, так и открытыми.

Непосредственно перед процессом маркетингового исследования была разработана анкета, с помощью которой изучили особенности спроса и предпочтений потребителей на рынке грузоперевозок. Анкета представлена в приложении А.

Анкета состоит из 12 закрытых вопросов, включая 3 части: вводную, основную, реквизитную. В водной части респондента информируют о предмете и цели исследования, основная часть содержит вопросы касаемо темы исследования, реквизитная часть содержит характеристику грузовладельца. В анкете преобладают вопросы закрытого характера, связанные с выбором конкретного варианта ответа. Несмотря на это респонденту предлагается указать свой вариант, тем самым увидеть его точку зрения на вопрос, выходя за рамки ответа.

При составлении анкет придерживались следующих правил:

1) вопрос должен быть ясен не только тому, кто спрашивает, но и тому, кто отвечает.

2) вопрос должен содержать принципиальную возможность ответа.

3) вопрос не должен быть риторическим, то есть должен предполагать вариант ответа.

4) вопрос должен быть сформулирован таким образом, чтобы у респондента не возникло желания на него не ответить.

5) анкета должна содержать только те вопросы, на которые следует получить ответ.

6) каждый вопрос и, соответственно, ответ на него должны вносить определенный вклад в достижение результатов исследования.

7) вопросы, представляющие праздный интерес, должны быть устранены

8) форма вопроса должна быть такой, чтобы не провоцировать направление ответа респондента.

9) последовательность вопросов должна быть логически безупречной и, по возможности следующей: вопросы, побуждающие интерес у респондента; вопросы, трудные для ответа; вопросы личного характера.

10) вопросы анкеты не должны содержать непонятных, редких, специальных терминов и относительных неоднозначных понятий.

11) вопросы не должны ущемлять самолюбие, честь и достоинство респондента.

Далее в ходе исследования мы провели выборку респондентов из генеральной совокупности для проведения опроса с помощью анкетирования.

Выборка – это некоторая часть объектов генеральной совокупности, которая выступает в качестве объектов непосредственного изучения.

Выборка для определения процентных величин определяется на базе доли признака в генеральной совокупности. В отсутствии этой информации доля признака принимается равной 50.

где n-объем выборки;

z- нормированное отклонение, определяемое исходя из выбранного уровня доверительности, при α=95%;

p - найденная вариация для выборки, %;

q = (100-p);

e - допустимая ошибка, %.

Исходя из расчетов, следует произвести выборку 96 респондентов, чтобы произвести исследование и сделать выводы. Допустимую ошибку примем – 10%, доверительную вероятность – 95%.

Выборка респондентов из генеральной совокупности осуществлялась произвольно и включала в себя 110 организаций, различных категорий грузов. В процессе опроса ряд респондентов ответили не на все вопросы или вовсе не прошли анкетирование, в результате чего 14 анкет были отсеяны как непригодные для исследования. Специально разработанные анкеты высылались на электронную почту или по факсу в организации.

Основным инструментом измерений в маркетинговых исследованиях служат 4 типа шкал:

1. Номинальная шкала. По этой шкале измеряются, как правило, качественные характеристики объекта исследования. Между значениями переменной, измеряемой по номинальной шкале, не существует логического порядка.

2. Порядковая шкала – это ранговая шкала, где числа присваиваются объектам для обозначения относительной степени, в которой определенные характеристики присущи тому или иному объекту.

3. Интервальная шкала. В отличие от порядковой шкалы она является шкалой с равными интервальными отрезками. Это позволяет осуществлять количественное сравнение значений переменной, т.е. можно определить, насколько одно значение больше или меньше (лучше или хуже, длиннее или короче и т.д.) другого.

4. Относительная шкала имеет фиксированную точку начала отсчета, позволяет идентифицировать и классифицировать объекты, ранжировать их, а также сравнивать интервалы и относительные разницы.

Все 12 вопросов распределились по типу шкал следующим образом:

Номинальных–6, порядковых–4, интервальных–1, относительных–0. Значит 91,7% вопросов с неметрическим шкалированием, 8,3% с метрическим шкалированием.

В SPSS существует два основных вида кодировки данных: категориальная и дихотомическая. Категориальная кодировка предполагает несколько вариантов ответа на поставленный вопрос, т.е. метка переменной может принимать несколько значений. Дихотомическая кодировка предполагает только два варианта ответа на поставленный вопрос, т.е. метка переменной может принимать только два значения («да» или «нет»).

Вид кодировки переменных определяется типом вопроса анкеты. Вопросы бывают открытые (без заданных вариантов ответа) и закрытые (с заданными вариантами ответа). Закрытые вопросы, в свою очередь, бывают одновариантные (альтернативные) и многовариантные (безальтернативные).

Одновариантные (альтернативные) вопросы предполагают возможность выбора только одного из предложенных вариантов ответа. Многовариантные (безальтернативные) вопросы предоставляют возможность выбрать несколько из предложенных вариантов ответа.

На все вопросы анкеты, за исключением вопроса №8.1., применена категориальная кодировка. Дихотомическая кодировка применена на вопрос №8.1. Схема кодировки анкеты представлена в приложении Б.

Основное правило создания исходного файла данных в SPSS состоит в том, что создаваемые переменные должны быть одновариантными, т.е. одна переменная должна иметь одну метку. В этой связи при занесении в файл SPSS данных по ответам на один многовариантный вопрос создается несколько одновариантных переменных. База данных для занесения в SPSS представлена в приложении В.

В ходе данного маркетингового исследования сбор информации был структурированный и представлен в количественной форме с целью последующего анализа и разработки рекомендаций для принятия управленческих решений.

Базовый анализ данных позволяет глубже проникнуть в суть явления и является основой, как для выполнения последующего анализа, так и для интерпретации данных.

В опросе принимали участие 96 респондентов. В том числе компании занимающиеся перевозкой:

Каменного угля –11

Нефть и нефтепродукты – 32

Металлы – 16

Лесоматериалы – 12

Минеральные удобрения – 18

Прочие – 7

В результате опроса все респонденты были поделены на 3 группы в зависимости от объема грузооборота за 2015 год:

До 3х млн. тонн– 33 респондента,

От 3х до 6 млн. тонн–42 респондента,

Свыше 6 млн. тонн –21 респондент.

Рисунок 6 – Распределение респондентов по объему грузоперевозок

По данным опроса наибольшие препятствия на увеличение доли перевозок железнодорожным транспортом влияет уровень железнодорожных тарифов. Наименьшие препятствия создают длительные сроки доставки/ низкие скорости. Наиболее наглядно оценку критериев в данном вопросе можно представить с помощью таблицы, с учетом рассчитанной средней арифметической, определена мода и дисперсия по каждому пункту.

Таблица 9– Оценка критериев влияния на объем железнодорожных грузоперевозок

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Критерий | Средний балл | Мода | Дисперсия |
| Уровень железнодорожных тарифов | 4,16 | 5 | 0,638 |
| Сложность/длительность поиска грузового вагона под перевозку | 3,84 | 3 | 0,681 |
| Сложность/длительность согласования заявок на перевозку | 3,06 | 3 | 1,238 |
| Длительные сроки доставки/низкие скорости | 2,03 | 2 | 0,81 |
| Выполнение сроков доставки (надежность) | 2,10 | 2 | 0,873 |
| Отсутствие отсрочки платежей за перевозку | 2,23 | 3 | 0,957 |
| Частота отправок | 2,05 | 1 | 1,124 |

Наибольший средний балл наблюдается по уровню железнодорожных перевозок. Мода по данному критерию показывает, что самая частая оценка по данному критерию 5. Наибольший размах в вариантах ответа наблюдается по критерию сложность/длительность согласования заявок на перевозку.

В исследуемой выборке почти полностью удовлетворяются заявки под погрузку у 19 респондентов. Менее 25% заявок удовлетворяются у 27 респондентов.

Рисунок 7 – Распределение респондентов по удовлетворенности заявок под погрузку

Качество услуг по сопровождению и охране грузов с привлечением частных охранных компаний по данным опроса улучшит качество услуг (42,7%). 28,1% респондентов считают, что это увеличит стоимость услуг. 21,9% считают, что это создаст лишние проблемы при железнодорожных перевозках.

Таблица 10 – Распределение ответов по вопросу привлечения частных охранных компаний

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Поможет ли улучшить качество услуг по сопровождению и охране грузов привлечение частных охранных компаний? | Не знаю | Нет, это увеличит стоимость услуг | Нет, это создаст лишние проблемы при ж/д перевозках | Да, это улучшит качество услуг |
| Валидные ответы, % | 7,3 | 28,1 | 21,9 | 42,7 |

54,2% респондентов считают, что не произойдет увеличения объема грузоперевозок железнодорожным транспортом, если автоперевозки подорожают на 15-25% за год.

Таблица 11 – Распределение ответов по объемам грузоперевозок, при условии подорожания автоперевозок

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Увеличите ли Вы объем грузоперевозок железнодорожным транспортом, если автоперевозки подорожают на 15-25% за год? | Затрудняюсь ответить | Нет, этого не произойдет | Да, грузы будут возвращаться на сеть РЖД |
| Валидные ответы, % | 6,3 | 54,2 | 39,6 |

Среди 96 респондентов, 41 считают, что развитие новых контейнерных сервисов мало что изменит в качестве транспортных услуг, 37 считают, что изменит при условии гибких тарифов, 11 считают, что ускорит доставку грузов, 7 затруднились ответить.

Рисунок 8 – Мнения на развитие новых контейнерных сервисов

При повышении тарифов РЖД за вагоны с истекшим сроком и продленным сроком службы наибольшее количество респондентов(4,4,8%) готовы платить тариф, используя имеющиеся вагоны.

Рисунок 9 – Распределение респондентов по готовности платить за вагоны с истекшим сроком годности

ОАО «РЖД» берет на себя обязательства по обеспечению провозных способностей, но взамен настаивает на том, чтобы грузовладельцы подтверждали объемы погрузки. 40,6% респондентов считают, что такая схема должна стать постоянной, 29,2% что данное решение не поможет привлечь дополнительные грузопотоки, 28,1% считают, что это повысит сервис на сети РЖД, лишь 2% опрашиваемых считают, что ничего менять не нужно.

Среди 96 респондентов большинство (75%) считают целесообразным изменение единицы тарификации. На данный вопрос при целесообразности решения, предполагалось наличие вариантов ответов. Полученные результаты представлены в таблице.

Таблица 12 – Выбор единицы тарификации

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Как Вы считаете, целесообразно ли изменение единицы тарификации (в настоящее время единицей тарификации является тоннокилометры нетто), обеспечение возможности применения различных единиц тарификации, например в зависимости от вида отправки? | Тонно-километры брутто | Вагоно-километры | Поездо-километры |
| Валидные ответы, % | 65,3 | 20,8 | 13,9 |

Наибольшее количество респондентов предпочли для тарификации – тонно-километры брутто.

В заключении респондентам предлагалось проанализировать динамику объемов грузоперевозок в сравнении с 2015 и оценить работу на 2017 год. У 76% опрашиваемых наблюдается снижение объемов перевозок в 2016 году по сравнению с 2015 годом, такая же динамика прогнозируется и на 2017 год.

Один из недостатков предоставляемой услуги по данным исследования заключается в том, что грузоотправители подают заявки на подвижной состав под погрузку, но выполнение этих заявок находится на низком уровне. Так, 28% респондентов отметили, что перевозчик удовлетворяет менее 25% заявок на подвижной состав. Зависимость между удовлетворенностью заявок под погрузку и типом перевозимого груза проанализирована с помощью таблицы сопряженности (таблица 13).

Таблица 13 - Зависимость между удовлетворенностью заявок под погрузку и типом перевозимого груза

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип перевозимого  груза | Удовлетворенность заявок на подвижной состав под погрузку, % ответов внутри группы по типу груза | | | | |
| менее 25%  заявок | 25-50% заявок | 50-70% заявок | 70-80% заявок | более 80%  заявок |
| Каменный уголь | 18,20 | 0,00 | 18,20 | 27,30 | 36,40 |
| Нефть  и нефтепродукты | 31,30 | 6,30 | 15,60 | 18,80 | 28,10 |
| Металл | 18,80 | 43,80 | 18,80 | 18,80 | 0,00 |
| Лесоматериалы | 66,70 | 0,00 | 0,00 | 33,30 | 0,00 |
| Минеральные  удобрения | 11,10 | 27,80 | 27,80 | 0,00 | 33,30 |
| Прочие грузы | 28,60 | 28,60 | 0,00 | 42,90 | 0,00 |
| В среднем по выборке | 28,10 | 16,70 | 15,60 | 19,80 | 19,80 |

При заданной вероятности ошибки 5% и числе степеней свободы 20 критическое значение хи-квадрат равно 31,4. Расчетное значение хи-квадрат получено равным 47,029, следовательно, нулевая гипотеза о том, что две переменные являются независимыми, должна быть отклонена. Таким образом, по данным выборочного исследования существует статистически значимая связь между типом перевозимого груза и степенью удовлетворенности заявок грузоотправителей на подвижной состав под погрузку. Наибольшие сложности с подвижным составом возникают при перевозке лесоматериалов, в то же время заявки на подвижной состав под погрузку угля, минеральных удобрений удовлетворяются более чем на 80% у трети отправителей этих грузов.

Таблицы сопряженности использованы также для анализа зависимости между удовлетворенностью заявок под погрузку и объемом грузоперевозок. При заданной вероятности ошибки 5% и числе степеней свободы 8 критическое значение хи-квадрат равно 15,51. Расчетное значение хи-квадрат получено равным 21,896, следовательно, нулевая гипотеза о том, что две переменные являются независимыми, должна быть отклонена. Таким образом, по данным выборочного исследования существует статистически значимая связь между объемом грузоперевозок и степенью удовлетворенности заявок грузоотправителей на подвижной состав под погрузку.

В ходе опроса респондентам было предложено оценить по 5-балльной шкале значимость факторов, создающих, по их мнению, наибольшие препятствия для увеличения перевозок железнодорожным транспортом.

Таблица 14 – Оценка значимости факторов, препятствующих увеличению объема железнодорожных грузоперевозок

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Фактор | Средний балл | Дисперсия |
| Уровень железнодорожных тарифов | 4,16 | 0,638 |
| Сложность (длительность) поиска грузового вагона под погрузку | 3,84 | 0,681 |
| Сложность (длительность) согласования заявок на перевозку | 3,06 | 1,238 |
| Длительные сроки доставки (низкие скорости) | 2,03 | 0,810 |
| Нарушение сроков доставки | 2,10 | 0,873 |
| Отсутствие отсрочки платежей за перевозку | 2,23 | 0,957 |
| Частота отправок | 2,05 | 1,124 |

По данным выборочного исследования сложность поиска грузового вагона под погрузку наряду с уровнем железнодорожных тарифов создают наибольшие препятствия для увеличения объема перевозки грузов железнодорожным транспортом. Для их преодоления целесообразно учитывать выявленные различия в оценках и мнениях грузоотправителей в зависимости от типа перевозимого груза и объемов перевозки, что позволит дифференцировать рыночное предложение при работе с разными группами потребителей услуг грузового железнодорожного транспорта.

**3 Анализ состояния рынка железнодорожных перевозок грузов в России и оценка перспектив его развития**

**3.1 Анализ рынка железнодорожных перевозок по родам грузов**

Становление и развитие рынка операторов грузового железнодорожного подвижного состава (которые в различных трактовках именуются как перевозочные компании, грузовые транспортные компании, грузовые операторы и др.) началось в условиях ряда проблем, препятствующих успешному реформированию всей отрасли, а именно:

* техническая отсталость системы железнодорожного транспорта;
* дефицит подвижного состава;
* экономически необоснованная система тарифного регулирования
* высокий уровень износа вагонного парка;
* необходимость решения социальных задач;
* недоинвестирование в качество и технологичность;
* иные проблемы.

Развитие рынка операторов железнодорожного подвижного состава началось в условиях доминирования на рынке ОАО «РЖД». Кэптивные операторы не могут называться полноправными участниками рынка, поскольку сторонних грузов не привлекают. При этом независимых грузовых операторов в зависимости от уровня диверсификации подвижного состава подразделяют на два типа: универсальные и специализированные. Универсальные операторы могут перевозить широкую номенклатуру грузов, так как имеют различные виды подвижного состава. Специализированные компании-операторы предоставляют услуги по перевозке определенного рода грузов и имеют необходимый для таких перевозок тип подвижного состава[2].

Формирование конкурентного рынка операторов характеризовалось наличием небольшого числа универсальных операторов, крупнейшим из которых было ОАО «РЖД». Среди прочих универсальных компаний можно выделить ОАО «Дальневосточная транспортная группа», ЗАО «Евросиб СПБ — Транспортные системы», ООО «Фирма «Трансгарант», ЗАО «Северстальтранс», ООО «Трансгруп АС», ООО «РВД — Сервис», ООО МТК «МТК «ЮниТранс».

Так как каждая компания на рынке конечных грузовых железнодорожных перевозок специализируется на определенном роде груза или нескольких его видах, то сам рынок целесообразно разделить на различные сегменты по родам перевозимых грузов [30]. Для определения типа рынка конечных грузовых услуг на этапе его становления, представляется целесообразными проанализировать уровень присутствия операторов на крупнейших его сегментах, результаты представлены в таблице 15.

Таблица 15 – Уровень присутствия операторов на крупнейших сегментах рынка

| **Сегменты рынка по родам перевозимых грузов** | **Доля перевозок вида груза в % от всех перевозок** | **Компании-операторы грузового подвижного состава** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Количество, ед.** | **Наименование** | **Доля, %** |
| Каменный уголь и кокс | 23,5 | 15 | ОАО «РЖД» | 81,8 |
| ООО «Трансгрупп АС» | 8,7 |
| Остальные 11 независимых и 2 кэптивных компаний | ~ 1,0 на компанию |
| Нефть и нефтепродукты | 17,8 | 29 | ОАО «РЖД» | 35,7 |
| Группа компаний «Северстальтранс» | 11,4 |
| Группа компаний «ОТЭКО» | 8,7 |
| ОАО «Дальневосточная транспортная группа» | 8 |
| ООО «Трансгрупп АС» | 3 |
| Остальные независимые компании | ~ менее 1,0 на компанию |
| 9 кэптивных операторов | 10 |
| Руды разные | 10,2 | 11 | ОАО «РЖД» | 45,9 |
| Группа компаний «Северсталь» | 16,8 |
| Остальные 5 независимых и 3 кэптивных компаний | ~ 2,5 на компанию |
| Черные металлы | 7,6 | 8 | ОАО «РЖД» | 71,8 |
| Группа компаний «Северстальтранс» | 18 |
| Остальные независимые компании | ~ 1,0 на компанию |
| Кэптивный оператор "ММК-Транс" | 5 |
| Лесные грузы | 4,7 | 15 | ОАО «РЖД» | 72 |
| Остальные 9 независимых и 5 кэптивных компаний | 2,2 на компанию |
| Химические и минеральные удобрения | 3,3 | 11 | ОАО «РЖД» | 29,7 |
| ЗАО «Евросиб СПб — Транспортные системы» | ~1 |
| ЗАО «Экстес-Транспорт» | ~1 |
| ООО «Трансгрупп АС», | ~1 |
| ООО «Химтрансинвест» | ~1 |
| 6 кэптивных операторов | 65 |
| Зерно и продукты перемола | 2,3 | 4 | ОАО «РЖД» | 98 |
| ОАО «Новая перевозочная компания» | ~1 |
| ООО «Трансгрупп АС» | ~1 |

Вместе с тем, следует выделить положительные стороны формирования дочерних обществ в сегменте грузовых перевозок. Идеология структурной реформы всего железнодорожного транспортного комплекса РФ изначально была направлена на стимулирование конкуренции в сфере грузовых перевозок. Но, «естественное» перераспределение высокодоходных грузов произошло в пользу частных перевозчиков, что стало возможным вследствие методов тарифного регулирования. Освобождение от государственного тарифного контроля содействует развитию индивидуального подхода к клиентам, в том числе и при помощи предоставления скидок и установления конкретных условий в зависимости от конкретной хозяйственной ситуации[38]. Привлечение частных инвестиционных средств позволяет обновить изношенный вагонный парк и использовать новые технологии при погрузке и перевозке. Упрощенный подход, по сравнению с медлительностью холдинга, к решению насущных проблем способствует быстрому реагированию на изменение ситуации на рынке, препятствует возникновению задержек при заключении договоров с контрагентами.

В целях изменения сложившейся типологии рынка грузовых перевозок наиболее крупные операторы подвижного состава выбирали в качестве своей стратегии активное поведение на рынке, способное модифицировать внешнюю среду и структуру рынка. Такими компаниями в период становления рынка конечных грузовых железнодорожных услуг являлись Группа компаний «Северстальтранс», Группа компаний «Евросиб», Холдинг «Трансгрупп АС», ОАО «Дальневосточная транспортная группа» и др.

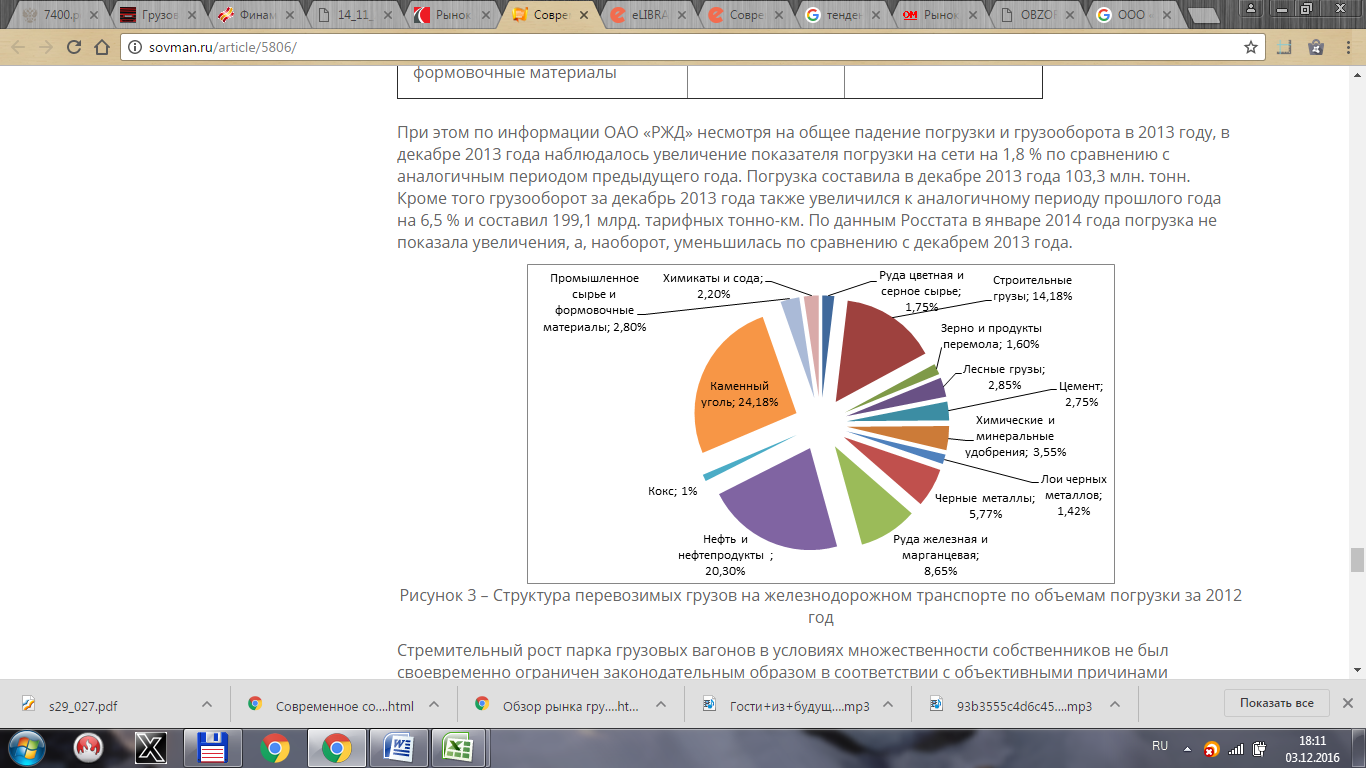


Рисунок 10 – Доли грузов в структуре железнодорожных грузоперевозок в 2015 году

По итогам 2015 года показатели перевозок грузов также продолжили снижаться: объем погрузки составил 606 млн. т, а грузооборот — 1 069 млрд. т-км, что на 3,6 % (или 22,8 млн. т) и 2,9 % (или 32,3 млрд. т-км), соответственно, ниже аналогичного показателя 2014 года.

Наибольший прирост объема погрузки зафиксирован в перевозках строительных грузов, каменного угля, нефти и нефтепродуктов, а также промышленного сырья и формовочных материалов (+14,4%; +3,9%; +3,3%; +5,2%, соответственно), которые занимают крупнейшие доли в общей структуре перевозимых грузов (рисунок 5). По данным ОАО «РЖД» по итогам 2016 года погрузка по сети российских железных дорог составила 1 223,3 млн. тонн, что на 0,6 % больше по сравнению с аналогичным показателем 2015 года[34]. Объемы погрузки за 2016 год по видам грузов и их изменение по сравнению с 2015 годом по данным ОАО «РЖД» представлены в таблице 16.

Таблица 16 – Объемы погрузки по видам грузов и динамика их изменения

| **Вид груза** | **Объем погрузки за 2016 год, млн. тонн** | **Изменение объема погрузки по сравнению с 2015 годом, %** |
| --- | --- | --- |
| Каменный уголь | 327,1 | 0,7% |
| Кокс | 11,7 | 5,3% |
| Нефть и нефтепродукты | 234,1 | -6,9% |
| Руда железная и марганцевая | 109,6 | 0,5% |
| Черные металлы | 70,5 | -1,2% |
| Лом черных металлов | 15,1 | 0,6% |
| Химические и минеральные удобрения | 52,9 | 2,9% |
| Цемент | 27,7 | -3,4% |
| Лесные грузы | 42,0 | 6,4% |
| Зерно и продукты перемола | 21,0 | -0,7% |
| Строительные грузы | 144,9 | 10,7% |
| Руда цветная и серное сырье | 21,2 | 3,9% |
| Химикаты и сода | 8,4 | -4,6% |
| Промышленное сырье и формовочные материалы | 29,4 | -1,9% |

При этом по информации ОАО «РЖД» несмотря на общее увеличение погрузки и грузооборота в 2016 году, в декабре 2016 года наблюдалось увеличение показателя погрузки на сети на 1,8 % по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Погрузка составила в декабре 2016 года 103,3 млн. тонн. Кроме того грузооборот за декабрь 2016 года также увеличился к аналогичному периоду прошлого года на 6,5 % и составил 199,1 млрд. тарифных тонно-км.

Несовершенство экономических механизмов взаимодействия транспортных компаний и пользователей их услуг, ущемление интересов одних субъектов транспортного рынка за счет расширения интересов других, отсутствие необходимых нормативных документов усугубляют негативные тенденции на рынке перевозок, приводят к замедлению оборота грузовых вагонов, увеличению доли порожнего пробега, сокращению количества сдвоенных грузовых операций с вагонами, а также падению скорости продвижения грузовых отправок.

**3.2 Анализ географии рынка железнодорожных перевозок грузов**

Ведущая роль железнодорожного транспорта в транспортной системе России обусловлена не только природными, экономическими и др. особенностями страны (протяженность и природно-климатические условия ее территории, география природных ресурсов, размещение хозяйства, городов и других населенных пунктов, направление и характер исторически сложившихся территориально-экономических связей и т. п.), но и рядом его технико-экономических преимуществ перед другими видами транспорта (отличается надежностью, ритмичностью движения вне зависимости от времени года, от природно-климатических условий местности, универсальностью, т. е. способностью перевозить практически все виды грузов, высокой провозной и пропускной способностью, сравнительно большой скоростью и относительно низкой себестоимостью перевозок и др.).

Современная железнодорожная сеть России (в равной мере автодорожные, трубопроводные сети, водные пути и пр.) складывалась на протяжении длительного времени в пределах территории одной страны. После распада СССР на ряд самостоятельных государств железнодорожная сеть нашей страны остается тесно связанной с железными дорогами независимых государств, т. е. является частью единого территориального образования — единой транспортной системы СНГ. С этих позиций и необходимо рассматривать ее географию, т. е. направление, отправные и конечные пункты отдельных ее магистралей.

Сформировавшаяся ранее география российских железных дорог не претерпела существенных изменений за последний период времени. Наиболее густую и разветвленную сеть железных дорог имеет европейская часть страны. Сеть железных дорог складывалась здесь, прежде всего с учетом географического положения Москвы, портовых городов Балтийского и Черноморского бассейнов, потребностей угольных и металлургических баз Юга страны и Урала, хозяйства Центрального района России. От Москвы в разных направлениях отходят 11 радиально расположенных магистралей, связывающих Центр со всеми экономическими районами России и странами СНГ. В приложении Г отражены основные направления грузопотоков по железной дороге.

В южном направлении Центр связан с Украиной, Северным Кавказом и с государствами Закавказья главными тремя магистралями: Москва — Ряжск (ж-д узел в Рязанской области) — Воронеж — Ростов-на-Дону — Владикавказ с продолжением на Махачкалу и Баку; Москва - Елец (ж-д узел в Липецкой области) - Валуйки (ж-д узел в Белгородской области) — Луганск; Москва — Курск — Харьков — Никитовка (Донецкая область). В этом направлении основные потоки грузов — нефть, уголь, черный металл, цемент, зерно и др.

В западном направлении транспортные связи Центра с Белоруссией, странами Балтии и Калининградской областью обеспечивают следующие магистрали: Москва — Смоленск — Минск — Брест; Москва — Бологое (ж-д узел в Тверской области) - Псков - Таллинн; Москва - Ржев -Великие Луки (ж-д узел в Псковской области) - Рига с ответвлением на Вентспилс, Лиепаю (Латвия), Калининград. Дороги имеют очень важное значение в перевозке грузов (преобладает уголь, нефть, прокат черных металлов, строительные материалы, зерно).

В северном направлении Центр связан с Северо-Западным и Северным районами по линиям: Москва - Санкт-Петербург (имеет очень важное значение в перевозке пассажиров); Москва — Ярославль — Вологда — Архангельск (выделяется перевозками лесных грузов).

В восточном направлении Центр сообщается с Поволжьем, Уралом, Казахстаном и республиками Средней Азии посредством магистралей; Москва — Нижний Новгород — Котельнич (ж-д узел в Кировской области) — Киров - Пермь — Екатеринбург; Москва — Рузаевка (Мордовия) — Инза (ж-д узел в Ульяновской области) — Сызрань - Самара - Оренбург; Москва - Грязи (ж-д узел в Липецкой области) — Поворино (ж-д узел в Воронежской области) — Волгоград; Москва — Мичуринск — Саратов — Уральск (ж-д станция в Республике Казахстан); Москва — Саратов - Александров Гай - Макат - Кунград (ж-д станция в Каракалпакии Республики Узбекистан).

Кроме того, в этом же направлении через Поволжье, Урал проходит магистраль, связывающая Центр с Сибирью и Дальним Востоком: Москва - Рязань - Рузаевка - Сызрань (Самарская область) — Самара — Уфа — Челябинск — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — Владивосток, восточная часть которой от Челябинска до Владивостока получила название «Транссибирская магистраль». В грузоперевозках преобладают потоки черных и цветных металлов, угля, нефти, лесных грузов, цемента и др. строительных материалов, машин и оборудования, зерна, хлопка и др. грузов.

Важное хозяйственное значение имеют и другие дороги» построенные в европейской частит в Сибири и на Дальнем Востоке страны - Печорская магистраль (Коноша — Котлас - Воркута), способствовавшая освоению лесных ресурсов, угольных, нефтяных и газовых месторождений севера европейской части России; линия Пермь — Киров — Вологда - Санкт-Петербург, предназначенная для связи Урала и Северо-запада России; Кизляр - Астрахань, обеспечивающая связь Поволжья с Северным Кавказом и закавказскими республиками; линии Оренбург - Ташкент и Чарджоу - Гурьев - Астрахань, связывающие Урал и Поволжье с Средней Азией и Казахстаном; «Волжская рокада» (Свияжск, ж-д станция в Татарстане — Ульяновск - Сызрань, Саратов - Иловля, ж-д станция около Волгограда), пересекающая в меридиональном направлении (по правому берегу Волги) широтные линии железных дорог Поволжья; железная дорога Тюмень - Тобольск - Сургут - Нижневартовск -Уренгой — Ямбург, способствовавшая освоению нефтегазовых месторождений Западной Сибири; Амуро-Якутская магистраль (БАМ - Тында — Нерюнгри — Веркакит, ж-д станция в Якутии - Томмот - Якутск), способствующая освоению природных ресурсов (углей Южно-Якутского бассейна и др.) Дальнего Востока; Арктическая магистраль (Уренгой — Ямбург — Лабытнанги — Баваненково), завершение строительства которой будет способствовать освоению газовых месторождений Ямала.

Наиболее грузонапряженные линии железных дорог находятся на важнейших направлениях связей: Центр -Юг, Центр - Поволжье, Центр - Урал - Поволжье, Север - Северо-запад, Сибирь- Урал - западные районы.

В структуре грузовых перевозок железнодорожного транспорта значительная доля (почти 9/10 всей его грузовой работы) приходится на уголь, минерально-строительные материалы, нефтяные, лесные и хлебные грузы, руду и черные металлы, минеральные удобрения.

Каменный уголь и кокс перевозятся почти исключительно (более 95% от объема их перевозки всеми видами транспорта) железнодорожным транспортом. Большую часть углей, перевозимых по железным дорогам страны, составляют угли Кузнецкого и Печорского бассейнов. Угли Кузбасса потребляют на месте, вывозят на Урал, в Поволжье, Центр. Кузнецкий уголь также идет на экспорт. Зона печорского угля — европейский Север, Северо-Западный и Волго-Вятский районы. Центральный, Восточно-Сибирский и Дальневосточный районы подавляющую часть добываемого угля потребляют в своих районах (по причине невысокого качества добываемых углей и удаленности главных потребителей от месторождений), и внутрирайонные перевозки угля достаточно велики.

Нефтепродукты перевозятся железнодорожным транспортом в весьма значительных объемах. Основная часть сырой нефти доставляется к местам потребления трубопроводным транспортом, а нефтепродуктов (прежде всего мазут, керосин и др. светлые нефтепродукты) — вывозится по железным дорогам. Ведущее место по отправлению нефтегрузов занимает Западно-Сибирский и Волго-Уральский (Башкирия, Татарстан, Самарская и Пермская область) районы, откуда нефтепродукты отправляются в основном на запад — в центральные, северо-западные районы, а также за границу. Часть нефтепродуктов из Западной Сибири поступает в Восточно-Сибирский и Дальневосточный районы.

Основная масса железной руды и черных металлов (около 90%) перевозится по железным дорогам. Участие других видов транспорта в этих перевозках невелико. Особенности географического размещения главных месторождений железной руды и большинства металлургических предприятий в стране обусловили высокий удельный вес ее внутрирайонных перевозок и относительно невысокую дальность перевозок. Однако руда перевозится и на дальние расстояния. Например, железные руды КМА — на Урал, месторождений Кольского полуострова — на Череповецкий комбинат, месторождений Красноярского края — на Кузнецкий и Западно-Сибирский заводы и др. Больше всего руды отправляет Центрально-Черноземный район. Более половины железной руды месторождений КМА перевозится в пределах Центрально-Черноземного района. Остальное вывозится в Центр, на Север, Урал и идет на экспорт. Большой объем погрузки, и выгрузки железной руды имеет Урал. Почти вся добываемая на месте руда поступает на уральские заводы. Крупные потоки железной руды движутся сюда из Центрально-Черноземного района и Казахстана. На металлургические комбинаты Западной Сибири железорудные концентраты идут в основном из Восточной Сибири,

Потоки металла формируются в районах основных металлургических баз - в Центре, на Урале и в Сибири. В районах металлургических баз внутреннее потребление металла достигает значительной величины, однако большое количество вывозится и за их пределы. Из Центра металл следует в основном в южном и юго-восточном направлении (на Северный Кавказ и в Поволжье), с Череповецкого, уральских и сибирских заводов в западном направлении. Большое количество черных металлов перевозится во встречных направлениях (различные марки металла, разные профили проката).

Хлебные грузы также в основном перевозят по железным дорогам (более 85% всех перевозок). Потоки зерна формируются преимущественно в лесостепных и степных районах (на Северном Кавказе, в Поволжье, Южном Урале, на юге Западной Сибири) и идут в потребляющие районы, главным образом европейской части страны — Северо-Западный, Северный, Волго-Вятский, Центральный.

Для транспортировки лесных грузов весьма широко используют железные дороги (более 60% всех перевозок леса в стране). В структуре перевозок лесных грузов преобладают круглый лес и пиломатериалы. Главные потоки лесных грузов в европейской части страны формируются на Севере и движутся к югу (магистраль Архангельск - Вологда - Москва и др.). Основной груз леса из Сибири перевозится на запад по Сибирской магистрали.

Минеральные строительные материалы — гравий, глина, камень, известь, песок добывают почти повсеместно. Поэтому дальность их перевозок железнодорожным транспортом сравнительно невелика. Исключение — цемент, большая часть разных видов и марок которого перевозится в районы потребления по железным дорогам нередко на очень большие расстояния (по причине его отсутствия на месте).

Минеральные удобрения на железнодорожном транспорте — один из важнейших видов грузов. Наибольшей дальностью и интенсивностью перевозок отличаются апатиты, которые завозят с Кольского полуострова на фосфатно-туковые предприятия всех экономических районов страны, и калийные удобрения, основной поставщик которых — Уральский район. Много апатитов и калийных удобрений идет на экспорт.

Российский рынок железнодорожных перевозок — один из крупнейших в мире. Ежегодно по железной дороге перевозится около 1,2 млрд тонн грузов. Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте составляет 84,8% (без учета трубопроводов). Для подавляющего большинства крупных российских предприятий железнодорожный транспорт вообще безальтернативен: с его помощью перевозится 70–90% массовых грузов (уголь, руда, металлы и проч.). Масштабы нашей страны и особенности размещения производственных мощностей предопределяют разнонаправленное и зачастую хаотичное движение грузопотоков. В северо-западном направлении перевозятся значительные объемы угля, контейнеров, автотракторной техники, штучных грузов. В южном направлении — уголь, металлы, удобрения, зерно, контейнеры. В восточном следуют большие объемы руды, угля, металлов.

**3.3 Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок**

Несмотря на особую значимость железных дорог для промышленности, сельского и лесного хозяйства, во взаимоотношениях железнодорожного транспорта и грузообразующих отраслей сформировался ряд проблем.

Проблема смещения рентабельности за счет развития ОАО «РЖД» в пользу других отраслей ведет к физическому и моральному старению основных фондов и технологий железнодорожного транспорта. По данным ОАО «РЖД», износ основных фондов железнодорожного транспорта составляет свыше 60%, а по тепловозам — более 84%. При этом износ основных фондов по видам деятельности «Добыча полезных ископаемых» и «Обрабатывающие производства», по данным Росстата за 2014 г., значительно ниже — 49,6% и 45,7% соответственно. Износ основных фондов железнодорожного транспорта превышает аналогичный показатель и по промышленности в целом, и в 2000-х гг. имел тенденцию к увеличению.

Подобная негативная тенденция сложилась вследствие занижения инвестиционных возможностей железнодорожного транспорта, из-за чего развитие железнодорожной инфраструктуры отстает от динамики растущих потребностей экономики. Объемы инвестиций в железнодорожную инфраструктуру (железнодорожные пути, подходы к морским портам, сортировочные станции и т. д.) недостаточны не только для освоения растущего объема перевозок в перспективе, но и для удовлетворения текущего спроса на грузовые перевозки.

При сохранении имеющихся узких мест на железнодорожной сети и при отсутствии достаточных средств на развитие новых линий с выходом на Дальний Восток и Северо-Запад в среднесрочной перспективе железнодорожный транспорт не сможет обеспечить вывоз до 70% новой произведенной продукции реального сектора экономики. К 2018 г. объем невывезенных грузов, по оценке ОАО «РЖД», может составить 230 млн т, в том числе более 30 млн т угля, почти 30 млн тонн нефтяных грузов, 15 млн т руды, 10 млн тонн черных металлов и 20 млн тонн готовой продукции. При этом, по оценке экспертов, с одной невывезенной тонны ВВП РФ недополучит 5,6 тыс. руб. Таким образом, в 2018 г. потери ВВП РФ могут составить около 1,3 трлн руб., а с учетом высокого мультипликативного эффекта, который обеспечивает железнодорожный транспорт для смежных отраслей, значительно больше.

Дефицит пропускной способности сети железных дорог усугубляется проблемой высокой доли порожнего пробега (свыше 40%) вследствие децентрализации процесса управления вагонным парком в результате практики полной ликвидации инвентарного вагонного парка, находящегося в ведении ОАО «РЖД». Реализация структурной реформы железнодорожного транспорта, начавшейся в 2001 г., привела к тому, что в 2011 г. вагонный парк (более 1 млн единиц) сконцентрирован в частных компаниях и дочерних обществах ОАО «РЖД», логистика которых определяется в первую очередь собственными коммерческими интересами. Потери же российской экономики от этого неуклонно растут.

Главными критериями для грузоотправителей во взаимодействии с железнодорожным транспортом является, во-первых, сама возможность отправить груз в нужное время и в требуемом направлении, а во-вторых, стоимость транспортной услуги. Интерес холдинга «РЖД», в свою очередь, видится в максимально полном и эффективном удовлетворении спроса на транспортную услугу при получении доходов, позволяющих обеспечивать устойчивое воспроизводство основных фондов.

Достижение баланса интересов железнодорожного транспорта и грузовладельцев сложно, но необходимо, в первую очередь для государства: федеральные железные дороги должны работать в интересах не отдельных отраслей и регионов, а эффективно служить транспортными артериями экономики страны в целом.

Английский философ и политический деятель Ф. Бэкон (1561–1626 гг.) утверждал, что «три вещи делают нацию великой и благоденствующей: плодоносная почва, деятельная промышленность и легкость передвижения людей и товаров». Безусловно, данная концепция актуальна и сегодня, особенно в период сложной ситуации в мировой экономике. Администрации многих стран, в том числе США и Китая, разрабатывают масштабные планы по развитию железнодорожной инфраструктуры как фактора устойчивого развития экономики.

Мировой опыт показывает, что поддержка, участие государства в развитии железнодорожной отрасли очень важны. В странах мира в среднем не менее 30% финансовых поступлений железных дорог составляют средства государства. По данным германского исследовательского агентства SCI Verkehr GmbH, доля государственного финансирования в совокупных доходах железных дорог мира возросла с 25% в 2010 г. до 32% в 2015 г.

Поэтому в России, все еще не вышедшей на траекторию устойчивого социально-экономического развития, в процессах взаимодействия железных дорог с отраслями экономики, с промышленными предприятиями роль государства должна повышаться. Модернизация экономики страны, качественное изменение ее структуры, формирование новых точек экономического роста будут затруднены без опережающего развития железнодорожного транспорта.

Одной из характеристик деловой активности национальной экономики может служить такой показатель работы железнодорожного транспорта, как уровень погрузки грузов. Этот показатель отражает принятый к перевозке объем продукции, произведенной внутри страны.

В отличие от него, более распространенный показатель «перевезено» включает в себя импортные товары, произведенные за рубежом, существенные объемы которых не позволяют однозначно судить о состоянии промышленного производства в стране.

Рассмотрим динамику погрузки основных видов груза за период 2012-2016 г.г. и прогнозные значения 2017 и 2018 г.г. Основой расчета на 2017-2018 г.г. послужили рассчитанные методом простой экстраполяции среднегодовые темпы роста за период 2012-2016 г.г:

где

-последний уровень динамического ряда;

- темп роста динамического ряда, выраженный в коэффициентах;

t-количество периодов.

Таблица 17 – Погрузка основных видов грузов, млн.т

| Основные виды грузов | 2012 г. | 2013г. | 2014г. | 2015г. | 2016г. | 2017 г. (прогноз) | 2018 г. (прогноз) | Относительное отклонение в % 2016 г. к 2012 г | Относительное отклонение в % 2018 г. к 2016 г |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Уголь | 320,3 | 322,2 | 327,2 | 336,0 | 338,7 | 343,5 | 348,4 | 105,8% | 102,8% |
| Нефтяные грузы | 258,2 | 250,3 | 256,5 | 251,4 | 234,1 | 228,5 | 222,9 | 90,7% | 95,2% |
| Руды и металлы | 223,6 | 218,1 | 216,4 | 215,8 | 216,4 | 214,7 | 212,9 | 96,8% | 98,4% |
| Строительные грузы | 215,3 | 204,5 | 176,6 | 159,5 | 172,6 | 163,3 | 154,5 | 80,2% | 89,5% |
| Минеральные удобрения | 45,1 | 47,0 | 49,2 | 51,4 | 52,9 | 55,0 | 57,3 | 117,3% | 108,3% |
| Лесные грузы | 36,2 | 35,7 | 38,7 | 39,5 | 42,0 | 43,6 | 45,2 | 115,9% | 107,7% |
| Хлебные грузы | 20,4 | 16,1 | 20,6 | 21,2 | 21,0 | 21,2 | 21,4 | 103,3% | 101,6% |
| Прочие | 152,7 | 142,9 | 141,7 | 141,7 | 145,5 | 143,7 | 142,0 | 95,3% | 97,6% |
| Итого | 1 271,9 | 1 236,8 | 1 226,9 | 1 216,5 | 1 223,3 | 1 213,6 | 1 204,7 | 96,2% | 98,5% |

Изменение структуры погрузки грузов в период 2012-2016 гг. обусловлено сокращением грузовой базы под влиянием мирового финансового кризиса. На протяжении всего периода сохраняются отрицательные темпы роста погрузки строительных грузов (- 19,8%), нефтяных грузов, а так же руды и металлов (-9,3% и -1,6% соответственно). Увеличена погрузка лесных грузов (+15,9%), минеральных удобрений (+17,3%) , угля (+5,8%), и хлебных грузов (1,6%).

В целом на 2017-2018 г. сохранится тенденция снижения объемов погрузки. Наглядно прогнозные значения погрузки представлены на рисунке 10.

Рисунок 11 – Прогноз объемов погрузки на 2017-2018 г.г.

Таким образом на основании прогноза можно судить о том, что сложившаяся ситуация прежде всего связана с падением роста промышленного производства, что напрямую оказывает влияние на погрузку и грузооборот железнодорожным транспортом по различным направлениям, что представлено в таблице №18. Соответственно в случае стагнации отечественной промышленности в краткосрочный период можно ожидать замедления темпов роста или снижения грузоперевозок и грузооборота.

Таблица 18 – Прогноз загруженности основных грузопотоков по видам грузов

| Основные виды грузов | Прогноз в % 2018 г. к 2016 г | Прогноз изменения загруженности направлений |
| --- | --- | --- |
| Уголь | 102,8% | Увеличение потоков на Урал, в Поволжье, Центр из Кузнецкого и Печорского бассейнов |
| Нефтяные грузы | 95,2% | Снижение потоков в Центр и Северо-западные районы из Западно-Сибирского и Волго-Уральского районов |
| Руды и металлы | 98,4% | Снижение потоков в Центр, на Урал, Сибирь из Центрально-Черноземного района и Казахстана, Восточной Сибири |
| Строительные грузы | 89,5% | Снижение потоков по направлениям Центр -Юг, Центр - Поволжье, Центр - Урал - Поволжье, Север - Северо-запад, Сибирь- Урал |
| Минеральные удобрения | 108,3% | Увеличение потоков по направлениям Центр -Юг, Центр - Поволжье, Центр - Урал - Поволжье, Север - Северо-запад, Сибирь- Урал |
| Лесные грузы | 107,7% | Увеличение потоков с Севера к Югу |
| Хлебные грузы | 101,6% | Увеличение потоков с Северного Кавказа, Поволжья, Южного Урала на Северо-Запад,Волго-Вятский, Центральный районы |

Следует отметить, что более высокие темпы роста грузооборота связаны с ростом средней дальности автомобильных перевозок грузов - железнодорожный транспорт продолжит постепенно терять сегмент перевозок грузов на ближние и средние расстояния.

При прогнозируемых темпах роста промышленного производства в среднесрочный период ожидается рост коммерческих перевозок грузов и грузооборота, которые к 2018 году достигнут 1204,7 тыс. т и 2363,6 млрд. т-км, что составит 100,4% и 102,8% к уровню 2014 года.

Основным сдерживающим фактором роста перевозок железнодорожным транспортом является инфраструктура и подвижной состав, износ основных фондов которых доходит до 60 - 80 процентов. В связи с этим в среднесрочный период потребуются значительные объемы инвестиций с целью реализации потенциала рынка железнодорожных перевозок в полном объеме.

В среднесрочной перспективе на железнодорожный транспорт усилится конкурентное давление со стороны автомобильного и трубопроводного транспорта (ввод новых участков трубопроводов), прежде всего за нефть и нефтепродукты, продукцию горнодобывающих производств и строительные материалы, пищевую продукцию, сборные грузы.

Повышение эффективности взаимодействия инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта (ОАО «РЖД») с грузообразующими компаниями – пользователями услуг по перевозкам приобретают в современных условиях новое, приоритетное значение.

Таким образом, роль и значение развития инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта для повышения эффективности грузообразующих компаний определяются большими расстояниями перевозок массовых грузов, слабым развитием коммуникаций других видов транспорта в азиатской части России, удаленностью мест производства основных сырьевых ресурсов от сферы потребления и заключаются в обеспечении ускоренного передвижения грузов, качественного транспортного и логистического обслуживания, снижения транспортных издержек на перевозку, развития промышленной, аграрной и минерально-сырьевой базы, повышения конкурентоспособности единого транспортного комплекса, интеграцию и укрепление позиций российских товаропроизводителей на мировых рынках.

Глобальные тренды и макроэкономические задачи, стоящие перед страной, а также особенности российской экономики и железнодорожной системы вызывают необходимость соблюдения даже в условиях реформирования ряда некоммерческих, технических и технологических рекомендаций.

1) Обеспечение высокого уровня координации работы предприятий и подразделений транспорта и надежности работы технической системы для устойчивого и безопасного осуществления грузовых перевозок.Естественно, что затраты на координацию и надежность утяжеляют расходы по эксплуатации и развитию железных дорог и не могут быть в полной мере коммерчески эффективными. Но эти расходы необходимы.

2) Опережающее расширение и усиление мощности сети, особенно на перспективных направлениях. Техническая и технологическая система создает объективные условия для предоставления коммерческих транспортных услуг. Поэтому такое опережение будет повышать производственную эффективность и гибкость железнодорожного транспорта, а также его рыночную привлекательность для различных категорий потребителей и конкурентоспособность, создавать базу для расширения линейки предлагаемых потребителям продуктов. Но оно может в краткосрочном плане отрицательно влиять на текущую эффективность.

В целом инфраструктурное развитие должно ориентироваться «не на сегодняшний спрос, а на будущий, которого пока еще нет, но который необходимо планировать либо эффективно прогнозировать».

Опережающее развитие будет снимать ограничения и создавать резервы пропускных способностей для ускорения товарных потоков, повышения мобильности населения, своевременного реагирования экономики и предприятий на изменение конъюнктуры рынков, а также резервы, необходимые для выполнения оборонных функций и обеспечения безопасности государства. Кроме того, формирование резервов будет создавать условия для качественного обслуживания и ремонта технических средств инфраструктуры и подвижного состава.

Необходимость быстрого вовлечения резервов подтвердилась, когда железные дороги не смогли в 2008—2009 гг. полностью поддержать растущий в результате изменения международной конъюнктуры экспорт через порты и переходы Дальнего Востока. Меняющаяся международная ситуация требует обеспечивать транспортную безопасность и независимость России за счет формирования обходов железнодорожных участков, оказавшихся на территории бывших союзных республик, а также создания дополнительных (резервных) транспортных коридоров.

«Как для догоняющего, так и опережающего развития, обеспечения устойчиво высоких темпов экономического роста необходим приоритет инфраструктуры, непосредственная коммерческая окупаемость которой не должна быть принципом».

Важнейшим условием развития сети при этом является выбор наиболее эффективных проектов, снимающих инфраструктурные проблемы. Для чего требуется детальное прогнозирование экономических и технологических результатов, всесторонняя оценка возможных рисков и недопущение перерасхода финансовых ресурсов в ходе их реализации.

Интенсивное развитие должно быть направлено и на формирование в перспективе специализированных направлений или выделенных путей для максимально возможного разделения грузовых, скоростных и высокоскоростных пассажирских перевозок, а также пригородных и городских перевозок в крупных узлах. Такое разделение может снизить напряженность и себестоимость работы железных дорог, повысить качество и безопасность пассажирских перевозок.

Развитие инфраструктуры будет создавать и объективные предпосылки для расширения конкуренции в сфере перевозок. Очевидно, что реальная конкуренция может быть только в условиях превышения предложения подвижного состава и инфраструктуры над спросом**.** Именно недостаток мощности инфраструктуры является объективным ограничителем возможностей по развитию конкуренции между независимыми перевозчиками. Технически и технологически невозможно пропускать по перегруженным участкам неограниченное количество поездов всех перевозчиков (владельцев подвижного состава), заявляющихся к перевозке. Как раз поэтому повышенное предложение грузовых вагонов без повышенного предложения инфраструктуры не дает положительного результата.

В условиях дефицита мощностей на востребованных направлениях и дефицита станционных путей соперничество между возможными участниками рынка скорее будет мешать повышению качества транспортного обслуживания.

3) Требования социальной и экономической конкурентоспособности России и ее хозяйствующих субъектов в соревновании с другими странами, требования глобальной экономики к скорости и надежности транспорта диктуют необходимость снижения транспортных издержек и существенного повышения качества и технических параметров предоставляемых услуг. Важно обеспечивать и конкурентоспособность самих российских железных дорог по цене предоставляемых услуг и по качественным техническим параметрам (скорость перевозок, надежность, себестоимость и т. д.) в соревновании с другими видами транспорта и другими железнодорожными системами.

Для этого, прежде всего, важно интенсивное повышение производительности и эффективности перевозочных и вспомогательных технологических процессов, улучшение технических параметров подвижного состава и технических средств инфраструктуры.

4) Четкое понимание различий между коммерческой рыночной услугой, предъявляемой на рынке потребителям, и промежуточным результатом производственных операций или видов деятельности.

Под услугой транспорта понимается перевозка, обеспеченная техническими и кадровыми ресурсами и технологическими процессами. Именно она относительно четко сформирована, понятна и интересна другим хозяйствующим субъектам (добывающим, обрабатывающим, сельскохозяйственным и иным предприятиям) и населению. Она может узко трактоваться как перемещение по железной дороге от одной станции до другой, а может широко: как «от дверей» грузоотправителя «до дверей» грузополучателя с оказанием широкого спектра дополнительных услуг.

Для повышения привлекательности железных дорог не стоит ограничиваться первой версией. Интересной потребителям рыночной услугой сейчас будет комплексная услуга (пакет услуг), основанная на доставке от станции до станции, к которой добавляются дополнительные услуги по погрузке и выгрузке, перемещению грузов смежными видами транспорта, логистические и экспедиторские услуги, информационная поддержка и другие «добавки», повышающие пользователям комфортность при взаимодействии с железной дорогой. Каждая из дополнительных услуг может быть вполне самостоятельной и интересной рынку (в отличие от промежуточных технологических операций), но их объединение кумулятивно усиливает привлекательность и базовой услуги, и каждой из дополнительных услуг.

Вместе с тем осуществление (процесс «производства») и реализация перевозки как рыночного продукта включает значительное количество взаимосвязей и операций, технологий, навыков и компетенций, которые не представляют в отрыве от других взаимосвязей или операций интереса для потребителя (грузоотправителя или пассажира). Никому не интересны инфраструктура, локомотив или вагон сами по себе, отдельные технологические процессы. Вряд ли кто-то (кроме железной дороги) захочет и сможет брать на себя функции по увязыванию действий различных работников между собой, локомотивов и вагонов, инфраструктуры, взаимодействия «своего» подвижного состава с подвижным составом других владельцев и т. д.

Поэтому многие взаимосвязи и носят внутренний промежуточный характер, а их результаты не могут выступать в качестве коммерческих услуг, даже если внешне они кажутся вполне коммерческими продуктами. Эти промежуточные технологические процессы должны быть плотно интегрированы, а их результаты направлены на достижение общей цели — предоставление перевозочной услуги.

Коммерциализация промежуточных процессов (например, предоставления вагона под перевозку) осложняет эксплуатационную работу и ухудшает обслуживание клиентуры. Дело в том, что бизнес-целями организаций, предоставляющих вагоны, является не осуществление перевозок грузов на условиях публичности, а предоставление вагонов с максимальной прибыльностью. Поэтому, имея собственные рыночные задачи, они не могут оптимально встраиваться в технологический цикл перевозки. С целью устранения этого противоречия потребуется, с одной стороны, дополнительное развитие инфраструктуры, а с другой — изменение нормативной базы для владельцев и операторов вагонов. Возможно, в изменившейся правовой системе оперирование вагонов может потерять свою экономическую привлекательность для бизнеса.

**Заключение**

Грузоперевозки представляют собой процесс перемещения в определенное место крупногабаритных, хрупких, ценных или любых других объектов посредством транспорта. Необходимость в грузоперевозке может возникнуть у любого: и у предпринимателя, который работает в сфере транспортировки грузов, и у простого обывателя, которому просто необходимо перевезти вещи на новое место жительства.

Необходимость в грузоперевозке может возникнуть у любого: и у предпринимателя, который работает в сфере транспортировки грузов, и у простого обывателя, которому просто необходимо перевезти вещи на новое место жительства.

На каждом виде транспорта установлены различные виды грузовых сообщений.

Железнодорожный транспорт как основа транспортной системы представляет собой единый производственно-технологический комплекс с входящими в него предприятиями и учреждениями производственного и социального значения, призван своевременно и качественно обеспечивать потребности в перевозках грузов, формирования рынка перевозок и связанных с ними услуг.

В настоящее время отечественный железнодорожный транспорт находится в качественно новой фазе, характерной особенностью которой является начавшийся процесс конкурентного распределения объемов и услуг, между ОАО «РЖД» и транспортными компаниями.

Главная цель маркетинговых исследований, проводимых в сфере грузовых перевозок, состоит в обосновании необходимости и возможности адаптации производства, совершенствования технологий и структуры управления железнодорожным транспортом, расширения и ввода на рынок новых транспортных услуг.

Роль транспортно-логистического комплекса в российской экономике довольно велика — он дает 5,6% ВВП, что сравнимо с Индией и выше, чем у других членов БРИК и таких развитых стран, как Германия и США.

Для транспортной отрасли 2015 год выдался непростым – санкции, рост налогов, падение объемов внешней торговли и потребительского спроса привели к значительным изменениям на рынке – в новых экономических условиях компаниям приходилось выбирать не только новые маршруты, но и альтернативные виды транспорта. Сегодня большинство экспертов отмечает, что в отрасли уже начался серьезный кризис и это подтверждает статистика.

По данным Росстата, на протяжении последних четырех лет грузооборот практически не менялся, несмотря на положительную динамику внешней торговли. Однако за этими стабильными данными кроется весьма неприятное обстоятельство: на протяжении того же периода наблюдалось ежегодное снижение объемов перевезенных грузов. Если в 2012 году было перевезено 8,5 млн тонн, то в 2015 году менее 7,5 млн тонн. При этом спад по сравнению с прошлым годом составил более 5%.

Сегодня автомобильные грузоперевозчики, на которых приходится основная часть погрузки, теряют свою долю рынка, при этом сегменты морских и железнодорожных перевозок увеличиваются. Это связано с тем, что в натуральном выражении и импорт, и экспорт большинства потребительских товаров существенно сократился, а именно они и перевозились автомобильным транспортом. В несколько раз снизился импорт продуктов питания, техники, бытовой химии. В то же время из-за низкого курса рубля Россия увеличила поставки на экспорт многих сырьевых товаров – нефти, газа, зерна, металлов, которые поставляются за рубеж морем и другими видами транспорта. Санкции и продовольственное эмбарго также сыграли свою роль: при снижении торговли с Европой выросла доля стран Азиатско-тихоокеанского региона, которые с точки зрения логистики в большей степени завязаны на других способах доставки грузов.

Железнодорожный транспорт способствует развитию промышленности как прямо, удовлетворяя спрос грузоотправителей на перевозки, так и косвенно. Дороги являются крупнейшим потребителем продукции многих отраслей материального производства. По данным Министерства транспорта РФ ОАО «РЖД», владеющее железнодорожной инфраструктурой, ежегодно потребляет около 1,6 млн т металлов и металлопродукции. В 2014 г. объем закупок железнодорожных рельсов составил около 900 тыс. т, рельсовых скреплений — более 240 тыс. т, специальной проволоки для производства шпал — более 70 тыс. т. В большом количестве закупались стальной прокат, стальное литье, чугун и другие виды металлургической продукции. Суммарная доля продукции черной металлургии в структуре материалов, потребляемых ОАО «РЖД», превышает 55%. Несмотря на особую значимость железных дорог для промышленности, сельского и лесного хозяйства, во взаимоотношениях железнодорожного транспорта и грузообразующих отраслей сформировался ряд проблем. Среди них стоит отметить недостаточную конкурентоспособность перед другими видами транспорта.

Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта.

Автомобильный транспорт традиционно используется для перевозок на относительно короткие расстояния. Одно из основных преимуществ – высокая маневренность. С помощью автомобильного транспорта груз может доставляться «от дверей до дверей» с необходимой степенью срочности.

Железнодорожный транспорт хорошо приспособлен для перевозки различных партий грузов при любых погодных условиях. Железнодорожный транспорт обеспечивает возможность сравнительно быстрой доставки груза на большие расстояния. Перевозки регулярны.

Морской транспорт выполняет функции самого крупного перевозчика в международных перевозках. Его основные преимущества – низкие грузовые тарифы и высокая провозная способность. При перевалке грузов по схеме «борт – борт» этот транспорт освобождается от портовых сборов за хранение, что имеет большое значение для экспортных перевозок.

Для внутреннего водного транспорта характерны низкие грузовые тарифы. При перевозках грузов весом более 100 т на расстояние более 250 км этот вид транспорта – самый дешевый.

Трубопроводный транспорт обеспечивает низкую себестоимость при высокой пропускной способности. Степень сохранности грузов высокая.

Возможность конкуренции между различными видами грузового транспорта сильно зависит от особенностей разных категорий грузов и специфики конкретных видов транспорта. Так, для транспортировки газа в больших объемах бессмысленно использовать какие-либо виды транспорта, помимо трубопроводного. И, наоборот, по трубопроводам технологически и экономически предпочтительна транспортировка массовых жидких и газообразных грузов. В то же время перевозка нефти и особенно нефтепродуктов (в силу их видового разнообразия) возможна практически всеми видами транспорта: трубопроводным, железнодорожным, автомобильным, водным. Транспортная составляющая в конечной стоимости товаров важна своей относительной величиной, поэтому дорогие товары (одежда, электроника) могут транспортироваться в том числе и воздушным транспортом, хотя применительно к России речь идет в первую очередь об импортных поставках товаров с высокой добавленной стоимостью. В случаях, когда конкуренция возможна, борьба за соответствующие грузы идет в первую очередь в области ценообразования.

Один из недостатков предоставляемой услуги по данным исследования заключается в том, что грузоотправители подают заявки на подвижной состав под погрузку, но выполнение этих заявок находится на низком уровне. Так, 28% респондентов отметили, что перевозчик удовлетворяет менее 25% заявок на подвижной состав.

Так же по данным выборочного исследования существует статистически значимая связь между типом перевозимого груза и степенью удовлетворенности заявок грузоотправителей на подвижной состав под погрузку. Наибольшие сложности с подвижным составом возникают при перевозке лесоматериалов, в то же время заявки на подвижной состав под погрузку угля, минеральных удобрений удовлетворяются более чем на 80% у трети отправителей этих грузов.

Сложность поиска грузового вагона под погрузку, по данным исследования, наряду с уровнем железнодорожных тарифов создают наибольшие препятствия для увеличения объема перевозки грузов железнодорожным транспортом. Для их преодоления целесообразно учитывать выявленные различия в оценках и мнениях грузоотправителей в зависимости от типа перевозимого груза и объемов перевозки, что позволит дифференцировать рыночное предложение при работе с разными группами потребителей услуг грузового железнодорожного транспорта.

Наибольший прирост объема погрузки зафиксирован в перевозках строительных грузов, каменного угля, нефти и нефтепродуктов, а также промышленного сырья и формовочных материалов (+14,4%; +3,9%; +3,3%; +5,2%, соответственно), которые занимают крупнейшие доли в общей структуре перевозимых грузов. По данным ОАО «РЖД» по итогам 2015 года погрузка по сети российских железных дорог составила 1 263,9 млн. тонн, что на 2,8 % меньше по сравнению с аналогичным показателем 2014 года[33]. Падение погрузки зафиксировано почти по всем видам перевозимых грузов.

Сформировавшаяся ранее география российских железных дорог не претерпела существенных изменений за последний период времени. Наиболее густую и разветвленную сеть железных дорог имеет европейская часть страны.

Наиболее грузонапряженные линии железных дорог находятся на важнейших направлениях связей: Центр -Юг, Центр - Поволжье, Центр - Урал - Поволжье, Север - Северо-запад, Сибирь- Урал - западные районы.

В структуре грузовых перевозок железнодорожного транспорта значительная доля (почти 9/10 всей его грузовой работы) приходится на уголь, минерально-строительные материалы, нефтяные, лесные и хлебные грузы, руду и черные металлы, минеральные удобрения.

Достижение баланса интересов железнодорожного транспорта и грузовладельцев сложно, но необходимо, в первую очередь для государства: федеральные железные дороги должны работать в интересах не отдельных отраслей и регионов, а эффективно служить транспортными артериями экономики страны в целом.

Поэтому в России, все еще не вышедшей на траекторию устойчивого социально-экономического развития, в процессах взаимодействия железных дорог с отраслями экономики, с промышленными предприятиями роль государства должна повышаться. Модернизация экономики страны, качественное изменение ее структуры, формирование новых точек экономического роста будут затруднены без опережающего развития железнодорожного транспорта.

Глобальные тренды и макроэкономические задачи, стоящие перед страной, а также особенности российской экономики и железнодорожной системы вызывают необходимость соблюдения даже в условиях реформирования ряда некоммерческих, технических и технологических рекомендаций.

1) Обеспечение высокого уровня координации работы предприятий и подразделений транспорта и надежности работы технической системы для устойчивого и безопасного осуществления грузовых перевозок

2) Опережающее расширение и усиление мощности сети, особенно на перспективных направлениях.

3) Требования социальной и экономической конкурентоспособности России и ее хозяйствующих субъектов в соревновании с другими странами, требования глобальной экономики к скорости и надежности транспорта диктуют необходимость снижения транспортных издержек и существенного повышения качества и технических параметров предоставляемых услуг.

4) Четкое понимание различий между коммерческой рыночной услугой, предъявляемой на рынке потребителям, и промежуточным результатом производственных операций или видов деятельности.

Для того чтобы правильно выстроить стратегическую программу развития железнодорожного транспорта, обеспечивающую достижение нового качества транспортного обслуживания отраслей экономики и населения России, следует ориентироваться на существенное повышение эффективности деятельности и глубокое понимание состояния транспортного рынка и его развивающихся тенденций.

**Список используемой литературы**

1. Аксененко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001.
2. Белозерцева Н.П., Ярайкина М.С. Разработка методики оценки конкурентоспособности транспортно-экспедиторских компаний и логистических операторов. //Интернет-журнал «Науковедение». 2013 №2 (15) [Электронный ресурс].-М. 2013 http://naukovedenie.ru/sbornik15/2.pdf, свободный – Загл. с экрана.
3. Белоусова, С. Н. Маркетинг: учебное пособие по специальностям экономики и управления / С. Н. Белоусова. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2010. – 381
4. Березин И.С. Маркетинг и исследования рынков. - М.: Русская Деловая Литература, 2009 г.- 416с.
5. Беспятых В.И., Маракулина И.В. Управление маркетингом на инструментальном уровне: Учебное пособие. Киров: Вятская ГСХА, 2009. -160с
6. Бороздина О.Н. Проблемы развития компаний‐опе̣рато̣ров в ̣усло- виях ̣рефо̣рми̣рования железнодо̣рожного т̣ранспо̣рта [Элект̣ронный ̣рес̣у̣рс]. – Режим дост̣упа: http://rostransport.com/transportrf/pdf/6/17‐19.pdf
7. Брассингтон Ф., Петтитт С. Основы маркетинга / Ф. Брассингтон, С. Петтитт. – М.: Бизнес Букс, 2014. – 536 с.
8. Бурцева Т.А. Маркетинговые исследования: практикум. – Киров: ВятскаяГСХА, 2012. – 242 с.
9. Галицкий Е.Б. Маркетинговые исследования: учебник для магистров. -М.: Юрайт, 2012. – 570 с.
10. Гасымов, Р.Г. Повышение эффективности регулирования рынка транспортных услуг России // Научные записки кафедры управления и планирования социально-экономических процессов им. З.д.н. РФ Ю.А.Лаврикова. Выпуск 4 / Р.Г. Гасымов. - СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2013.-0,5 п.л.
11. Голубков Е.П. Основы маркетинга: Учебник. – М.: Издательство «Финпресс», 2011 г.-656с.
12. ГОСТ Р 52297–2004. Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения. Утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регули- рованию и метрологии от 30 декабря 2004 г. № 147-ст.
13. Гражданский кодекс РФ (ГК РФ)часть первая и вторая от 30.11.1994 N 51-ФЗ // Консультант плюс.
14. Грузинов В.П. Схема маркетинговой деятельности. - М.: «Инфра – М», 2011г.-305с
15. Еремин, В.Н. Маркетинг. Основы и маркетинг информации: учебник / В.Н.Еремин. – М.: КноРУс, 2014. – 648 с.
16. Елизарьев Ю.В., Юркова Е.А., Сенцова К.А. Маркетинг в области пассажирских перевозок. // Ж.-д. транспорт 2002.- №7. 27-31 с..
17. Желтиков В.П., Кузнецов Н.Г.,Тяглов С.Г. . Экономическая география / Серия «Учебники и учебные пособия». Ростов н/Д: Феникс,. — 384 с.. 2001
18. Каменева, Н.Г. Маркетинговые исследования: учеб. пособие по спец. "Маркетинг" / Н.Г.Каменева, В.А.Поляков. - М.: Вузовский учебник: ИНФРА-М, 2011. - 437 с.
19. Котлер Ф., Келлер К. Л. Маркетинг. Менеджмент: экспресс-курс / Ф. Котлер, К. Л. Келлер. - Санкт-Петербург [и др.]: Питер: Мир книг, 2012. - 479 с-
20. Красковский А.Е. Принятие управленческих решений на железнодорожном транспорте: история и современность : Монография / А.Е. Красковский, В.В. Фортунатов. — СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения, 2009. — 274 с.
21. Крыжановская, Н.В. Маркетинговое исследование поведения потребителей на рынке строящегося жилья г. Кирова [Электронный ресурс] // Nauka-rastudent.ru. – 2015. – № 12 (24). – Режим доступа. – URL: http://nauka-rastudent.ru/24/3137/ (дата обращения 01.11.2016).
22. Лапидус Б.М., Мачерет Д.А. Макроэкономическое обоснование сегментации рынка грузовых перевозок. Экономика железных дорог. № 6. 2014.
23. Мазилкина, Е.И. Маркетинговые коммуникации: Учебно-практическое пособие / Е.И. Мазилкина. - М.: Дашков и К, 2012. - 256 c.
24. Мачерет Д.А., Чернигина И.А. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок. - М:МЦФЭР, 2004. С.47
25. Микрюкова, Ю.В. Особенности развития рынка железнодорожных грузоперевозок [Текст] // Актуальные вопросы экономики региона: анализ, диагностика и прогнозирование: материалы VI Международной студенческой научно-практической конференции, 2016. - С.215-218.
26. Милославская С. В., Плужников К. И. Мультимодальные и интермодальные перевозки : учеб. пособие. М. : РосКонсульт, 2001. 368 с
27. Моосмюллер, Г. Маркетинговые исследования с SPSS: учеб. пособие / Г.Моосмюллер, Н.Н.Ребик. - 2-е изд. - М.: ИНФРА-М, 2011. - 198 c.
28. Музыкант, В.Л. Интегрированные маркетинговые коммуникации: Учебное пособие / В.Л. Музыкант. - М.: ИЦ РИОР, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 216 c.
29. Николашин В. М.Сервис на транспорте : учеб. пособие / под. ред. проф. В. М. Николашина. М. : Academia, 2004. 272 с.
30. Организация перевозок - комплексные решения // Железнодорожный транспорт. 2007.№11
31. Отчет ОАО «РЖД» за 2013 год [Элект̣ронный ̣рес̣у̣рс]. – Режим дост̣упа: www. http://ar2013.rzd.ru/ru/
32. Отчет ОАО «РЖД» за 2014 год [Элект̣ронный ̣рес̣у̣рс]. – Режим дост̣упа: www. http://ar2014.rzd.ru/ru/
33. Отчет ОАО «РЖД» за 2015 год [Элект̣ронный ̣рес̣у̣рс]. – Режим дост̣упа: www. http://ar2015.rzd.ru/ru/
34. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Элект̣ронный ̣рес̣у̣рс]. – Режим дост̣упа: www. http://rzd.ru/
35. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Элект̣ронный ̣рес̣у̣рс]. – Режим дост̣упа: www.gks.ru
36. Постников С.Б. Актуализация теоретических подходов к экономике и организации железных дорог/Постников С.Б. /"Экономика железных дорог/ 2015, №2
37. Рышков А.В., Шаханов Д.А. Концептуальная модель управления кокурентоспособностью железнодорожной компании. Экономика железных дорог. №6.2014
38. Сак А.В. Журавлев В.А. Оптимизация маркетинговых решений / А.В. Сак В.А. Журавлев. – М.: Гревцов, 2010. – 302 с.
39. Санович, М.А. Маркетинговое исследование рынка оптово-розничной торговли канцелярскими товарами Кировской области [Текст] // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 11 - 4 (52-4). – С.433-436.
40. Сергеев А.В. Маркетинговые исследования с помощью Excel 2007. – СПб.: Питер, 2009. – 224 с.
41. Синяева И.М. Управление маркетингом: Учебное пособие .-М., 2003
42. Смирнов Д. Ю. Интеграционные аспекты мультимодальных перевозок [Электрон- ный ресурс]. URL: http://vernadsky.tstu.ru/pdf/2009/10/rus\_33\_2009\_ 10.pdf (дата обращения: 09.03.2015).
43. Строков В.А. Управление маркетингом на предприятии.М- М., 2004
44. Сулакшин Т.С. Динамика производства и перевозок основных видов промышленной родукции железнодорожным транспортом России/ Сулакшин Т.С. /" Транспорт:наука, техника, управление", 2012 №1 С.33
45. Сханова С. Э., Попова О. В., Горев А. Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание : учеб. пособие. М. : Academia, 2005. 433 с.
46. Токарев, Б.Е. Маркетинговые исследования: учебник / Б.Е.Токарев. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Магистр: ИНФРА-М, 2011. - 508 с.
47. Ушаков Д. В. Интермодальные перевозки рефрижераторных грузов. [Электронный ресурс]. URL: http://holod-delo.ru/ushakov.pdf (дата обращение: 09.03.2015).
48. Федеральный закон от 26.12.1995 N 208-ФЗ (ред. от 29.06.2015) "Об акционерных обществах"// Консультант плюс.
49. Холопов К. В. Экономика и организация внешнеторговых перевозок : учебник / под ред. проф. К. В. Холопова. М. : Юристъ, 2000. 684 с.
50. Черчилль Г., Браун Т. Маркетинговые исследования.– СПб.: Питер, 2010.– 704 с.
51. Шапкин И.Н., Щелоков А.И. Технология и управлении перевозками на железнодорожном транспорте (опыт, теория и практика переходного периода). -М.: Желдориздат, 2003. -523с.
52. Шаповалов, В.А. Управление маркетингом и маркетинговый анализ: учеб. пособие / В.А.Шаповалов. - Ростов н/Д : Феникс, 2008. - 345 с
53. Шарков, Ф.И. Интегрированные коммуникации: реклама, паблик рилейшнз, брендинг: учеб. пособие для студ. вузов, обуч. по направлению подгот. (спец.) "Связи с общественностью" / Ф.И.Шарков; Междунар. акад. бизнеса и упр., Ин-т соврем. коммуникац. систем и технологий. - М. : Дашков и К : Изд-во Шаркова, 2011. - 323 с.

**Приложения**

Приложение А

АНКЕТА

*Просим Вас принять участие в опросе и высказать свое мнение по вопросам, касающимся проблем рынка грузовых перевозок. Внимательно прочтите вопрос и все варианты ответов. Выберите тот вариант, который отражает, Ваше мнение. Если ни один из вариантов Вас не устраивает, напишите свой ответ в свободной строчке.*

1. **Как Вы считаете, что создает наибольшие препятствия увеличения доли перевозок железнодорожным транспортом (прономеруйте по значимости по убыванию)?**

*(Необходимо определить значимость изменения по шкале от 1 до 5, где 1 – низкая значимость, 5 – высокая значимость)*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование фактора | Значимость |
| 1 | Уровень железнодорожных тарифов |  |
| 2 | Сложность/длительность поиска грузового вагона под перевозку |  |
| 3 | Сложность/длительность согласования заявок на перевозку |  |
| 4 | Длительные сроки доставки/низкие скорости |  |
| 5 | Выполнение сроков доставки (надежность) |  |
| 6 | Отсутствие отсрочки платежей за перевозку |  |
| 7 | Частота отправок |  |
| 8 | другое |  |

1. **В какой степени сегодня удовлетворяются ваши заявки на подвижной состав под погрузку?**
2. Почти полностью
3. Не более 70–80%
4. От половины до двух третей
5. Менее половины
6. Менее 25%
7. Другое\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
8. **Поможет ли улучшить качество услуг по сопровождению и охране грузов привлечение частных охранных компаний?**
9. Да, это улучшит качество услуг
10. Нет, это создаст лишние проблемы при ж/д перевозках
11. Нет, это увеличит стоимость услуг
12. Не знаю
13. Другое\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
14. **Увеличите ли Вы объем грузоперевозок железнодорожным транспортом, если автоперевозки подорожают на 15-25% за год?**
15. Да, грузы будут возвращаться на сеть РЖД
16. Нет, этого не произойдет
17. Затрудняюсь ответить
18. Другое\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
19. **Повысит ли качество транспортных услуг развитие новых контейнерных сервисов?**
20. Да, это ускорит доставку грузов
21. Да, но при условии гибких тарифов
22. Нет, это мало что изменит
23. Затрудняюсь ответить
24. Другое\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
25. **Если будет повышение тарифов РЖД на вагоны с истекшим и продленным сроком службы?**
26. Буду использовать имеющиеся обновленные вагоны
27. Буду обновлять парк
28. Буду платить тариф, используя имеющиеся вагоны с истекшим сроком службы
29. Буду арендовать
30. Другое
31. **ОАО «РЖД» берет на себя обязательства по обеспечению провозных способностей, но взамен настаивает на том, чтобы грузовладельцы подтверждали объемы погрузки. Поможет ли такое решение привлечь дополнительные грузопотоки на сеть РЖД?**
32. Да, это повысит сервис на сети РЖД
33. Да, но такая схема должна стать постоянной
34. Нет, надо принимать другие меры
35. Ничего менять не надо
36. Другое\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
37. **Как Вы считаете, целесообразно ли изменение единицы тарификации (в настоящее время единицей тарификации является тоннокилометры нетто), обеспечение возможности применения различных единиц тарификации, например в зависимости от вида отправки?**
38. Целесообразно
39. Нецелесообразно
    1. Если Вы ответили «целесообразно», то какую единицу/единицы тарификации целесообразно использовать?

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| тоннокилометры нетто | тоннокилометры брутто | вагонокилометры | поездокилометры | иное\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

1. **Какова динамика в сравнении с 2015 ваших объемов перевозки?**

1)увеличились

2)уменьшились

1. **Как оцениваете объем перевозок в 2017 году?**

1) увеличились

2) уменьшились

**11. Основной вид перевозимых грузов Вашей компании?**

1. Каменный уголь
2. Нефть и нефтепродукты
3. Металлы
4. Лесоматериалы
5. Минеральные удобрения
6. Прочие
7. **Какова динамика объемов грузоперевозок Вашей компании за 2015 год?**
8. До 3 млн. тонн
9. От 3-6 млн. тонн
10. Свыше 6 млн. тонн

Приложение Б

Таблица Б.1 – Схема кодирования анкеты

| Код переменной | Вопрос анкеты |
| --- | --- |
| q\_1\_1 | Уровень железнодорожных тарифов |
| 1 | Низкая значимость |
| … |  |
| 5 | Высокая значимость |
| q\_1\_2 | Сложность/длительность поиска грузового вагона под перевозку |
| 1 | Низкая значимость |
| … |  |
| 5 | Высокая значимость |
| q\_1\_3 | Сложность/длительность согласования заявок на перевозку |
| 1 | Низкая значимость |
| … |  |
| 5 | Высокая значимость |
| q\_1\_4 | Длительные сроки доставки/низкие скорости |
| 1 | Низкая значимость |
| … |  |
| 5 | Высокая значимость |
| q\_1\_5 | Выполнение сроков доставки (надежность) |
| 1 | Низкая значимость |
| … |  |
| 5 | Высокая значимость |
| q\_1\_6 | Отсутствие отсрочки платежей за перевозку |
| 1 | Низкая значимость |
| … |  |
| 5 | Высокая значимость |
| q\_1\_7 | Частота отправок |
| 1 | Низкая значимость |
| … |  |
| 5 | Высокая значимость |
| q\_2 | В какой степени сегодня удовлетворяются ваши заявки на подвижной состав под погрузку? |
| 1 | Менее 25% |
| 2 | Менее половины |
| 3 | От половины до двух третей |
| 4 | Не более 70–80% |
| 5 | Почти полностью |
| q\_3 | Поможет ли улучшить качество услуг по сопровождению и охране грузов привлечение частных охранных компаний? |
| 1 | Не знаю |
| 2 | Нет, это увеличит стоимость услуг |
| 3 | Нет, это создаст лишние проблемы при ж/д перевозках |
| 4 | Да, это улучшит качество услуг |
| q\_4 | Увеличите ли Вы объем грузоперевозок железнодорожным транспортом, если автоперевозки подорожают на 15-25% за год? |
| 1 | Затрудняюсь ответить |
| 2 | Нет, этого не произойдет |
| 3 | Да, грузы будут возвращаться на сеть РЖД |
| q\_5 | Повысит ли качество транспортных услуг развитие новых контейнерных сервисов? |
| 1 | Затрудняюсь ответить |
| 2 | Нет, это мало что изменит |
| 3 | Да, но при условии гибких тарифов |
| 4 | Да, это ускорит доставку грузов |
| q\_6 | Если будет повышение тарифов РЖД на вагоны с истекшим и продленным сроком службы? |
| 1 | Буду платить тариф, используя имеющиеся вагоны с истекшим сроком службы |
| 2 | Буду использовать имеющиеся обновленные вагоны |
| 3 | Буду арендовать |
| 4 | Буду обновлять парк |
| q\_7 | ОАО «РЖД» берет на себя обязательства по обеспечению провозных способностей, но взамен настаивает на том, чтобы грузовладельцы подтверждали объемы погрузки. Поможет ли такое решение привлечь дополнительные грузопотоки на сеть РЖД? |
| 1 | Ничего менять не надо |
| 2 | Нет, надо принимать другие меры |
| 3 | Да, но такая схема должна стать постоянной |
| 4 | Да, это повысит сервис на сети РЖД |
| q\_8 | Как Вы считаете, целесообразно ли изменение единицы тарификации (в настоящее время единицей тарификации является тоннокилометры нетто), обеспечение возможности применения различных единиц тарификации, например в зависимости от вида отправки? |
| 1 | Нецелесообразно |
| 2 | Целесообразно |
| q\_8\_1 | Тонно-километры брутто |
| 0 | Не выбрал |
| 1 | Выбрал |
| q\_8\_2 | Вагоно-километры |
| 0 | Не выбрал |
| 1 | Выбрал |
| q\_8\_3 | Поездо-километры |
| 0 | Не выбрал |
| 1 | Выбрал |
| q\_9 | Какова динамика в сравнении с 2015 ваших объемов перевозки? |
| 1 | Уменьшится |
| 2 | Увеличится |
| q\_10 | Как оцениваете объем перевозок в 2017 году? |
| 1 | Уменьшится |
| 2 | Увеличится |
| q\_11 | Какова динамика объемов грузоперевозок Вашей компании за 2015 год? |
| 1 | До 3 млн. тонн |
| 2 | От 3-6 млн. тонн |
| 3 | Свыше 6 млн. тонн |
| q\_12 | Основной вид перевозимых грузов Вашей компании? |
| 1 | Каменный уголь |
| 2 | Нефть и нефтепродукты |
| 3 | Металлы |
| 4 | Лесоматериалы |
| 5 | Минеральные удобрения |
| 6 | Прочие |

Приложение В

Таблица В.1 – База данных анкеты

Приложение Г

Рисунок Г.1 – Основные направления грузопотоков по железной дороге

