

Проблемы и перспективы развития логистических услуг на примере железнодорожных грузоперевозок

Как известно, Россия занимает 95-е место в мировом логистическом рейтинге [5]. Следовательно, развитие транспортных и транспортно-экспедиционных услуг является перспективным.

Вопросам эффективности логистических услуг посвящено множество работ (см., например, [1–4]).

С.В. Иванов и С.И. Никитин предложили оценивать качество транспортных услуг интегральным показателем, включающим время доставки груза, частоту отправления груза, надежность (соблюдение графика доставки), способность перевозить разные грузы и доставить груз в любую точку [4].

По оценке указанных авторов, значение интегрального показателя для железнодорожного транспорта составило 16, для автомобильного – 20 и для воздушного – 14. Из приведенных данных видно, что железнодорожный транспорт утратил лидирующие позиции на рынке логистических услуг в России. Действительно, проблем в ОАО «РЖД» много: не хватает вагонов, локомотивов и т.д.

Есть опыт оценки рисков в сфере развития логистических услуг в стране [8]. Особого внимания заслуживают риски, связанные со спецификой правовых и экономических отношений, своеобразием транспортного законодательства, изменением тарифной политики, появлением новых требований, создающих барьеры в сфере транспортных услуг.

Поскольку железнодорожный транспорт по-прежнему имеет стратегическое значение в связи с огромными территориями нашей страны, существует соответствующая инфраструктура, но используется она недостаточно эффективно. В данной работе остановимся на анализе проблем и перспектив развития железнодорожных грузоперевозок.

Из табл. 1 видно, что наибольший удельный вес в грузоперевозках имеют каменный уголь (26,3%), нефть и нефтепродукты (22,5%), строительные грузы (10,4%), руды железная и марганцевая (8,9%), черные металлы (5,9%). Сохраняется сырьевая направленность экономики страны, диверсификация экономики



ПРОТАСОВА Людмила Геннадьевна
Доктор технических наук, профессор,
заведующая кафедрой управления
качеством

Уральский государственный
экономический университет
620144, РФ, г. Екатеринбург,
ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45
Тел.: (343) 221-27-82
E-mail: ukpt@usue.ru

Ключевые слова

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ
ПОКАЗАТЕЛИ
ПРОБЛЕМЫ
ПЕРСПЕКТИВЫ

Таблица 1 – Объем грузовых перевозок ОАО «РЖД»

Вид груза	I кв. 2014 г., млн т	Удельный вес, %	Динамика (по сравнению с 2013 г.), %
Каменный уголь	77,2	26,3	-1,0
Кокс	2,8	0,9	-4,6
Нефть и нефтепродукты	66,2	22,5	+2,9
Руда железная и марганцевая	26,4	8,9	-0,5
Черные металлы	17,4	5,9	-2,7
Лом черных металлов	2,7	0,9	-3,1
Химические и минеральные удобрения	13	4,4	+11,3
Цемент	5,8	1,9	-8,4
Лесные грузы	9,9	3,3	+11,7
Зерно и продукты перемола	3,6	1,2	+50,9
Строительные грузы	30,7	10,2	-9,5
Руда цветная и серное сырье	4,6	1,6	-6,7
Химикаты и сода	6,6	2,2	-3,0
Промышленное сырье и формовочные материалы	7,3	2,5	+8,0
Всего (в том числе в марте)	293,9 (104,4)	100,0	0,0 (-0,4)

Аннотация

В статье рассмотрены показатели грузо-перевозок на примере ОАО «РЖД» в целом и его Свердловского филиала. Проанализированы проблемы и перспективы развития транспортных услуг.

JEL classification

L90, L92

► **Lyudmila G. PROTASOVA**

Dr. Sc. (Eng.), Prof., Head of Quality Management Dept.

Ural State University of Economics
620144, RF, Yekaterinburg,
8 Marta/Narodnoy Voli St., 62/45
Phone: (343) 221-27-82
E-mail: ukpt@usue.ru

Keywords

LOGISTICS SERVICES
 RAILROAD FREIGHT ACTIVITY
 QUANTITY AND QUALITY INDICATORS
 PROBLEMS
 PROSPECTS

Summary

The paper discusses the indicators of freight activity in the case of OAO Russian Railways and its branch in Sverdlovsk oblast. The author analyses the problems and prospects of transport services development.

JEL classification

L90, L92

Problems and Prospects of Logistics Services Development (the Case of Railroad Freight Activity)

не прослеживается. Положительным моментом является увеличение объема грузоперевозок по зерну и продуктам перемола (+50,9%), лесным грузам, химическим и минеральным удобрениям (+11%), промышленному сырью и формовочным материалам (+8%). Отрицательным является снижение объемов грузоперевозок строительных грузов и цемента (-8,4%).

Следует отметить, что ОАО «РЖД» находится в процессе постоянных преобразований. Так, в 2012 г. была осуществлена передача вагонов инвентарного парка ОАО «РЖД» дочерним обществам с последующей продажей акций ОАО «ПГК», что привело к снижению доли холдинга «РЖД» по грузообороту с 71% в 2003 г. до 21% в 2012 г. [6].

По-видимому, с одной стороны, инициаторы надеялись на приток инвестиций, с другой – на повышение эффективности использования парка вагонов.

Однако надежды не оправдались, произошло значительное снижение доли железнодорожного транспорта в грузообороте транспортной системы России – в 1,9 раза (2012 г. – 85,4%; 2014 г. – 44,5%). Следовательно, ресурсы новыми собственниками используются неэффективно.

Перейдем к анализу качественных показателей деятельности. Основные технико-экономические показатели: средний вес поезда брутто, среднесуточный пробег локомотива, участковая и техническая скорости движения локомотивов, среднесуточная производительность локомотивов, простой локомотивов в ремонте.

Рассмотрим их на примере деятельности Свердловского филиала ОАО «РЖД» (табл. 2). Наблюдается снижение объемов грузоперевозок, среднего веса поезда с 4134,2 т в 2012 г. до 4085,8 т в 2013 г., что связано с кризисной ситуацией в экономике. Среднесуточный пробег локомотивов остается на уровне 379,4 км. Техническая скорость низкая – 39,9–41,0 км/ч, а участковая скорость еще ниже – 29,2–31,0 км/ч, что свидетельствует о низком качестве железнодорожных путей. Следовательно, необходимы соответствующие инвестиции в инфраструктуру. Значительны простои в ремонте, причем велика доля внеплановых ремонтов.

При этом среднесуточная производительность локомотивов незначительно выросла. Обращает на себя внимание также тот факт, что плановые показатели на следующий год занижены по сравнению с предыдущим периодом.

Таблица 2 – Основные качественные показатели деятельности Свердловского филиала ОАО «РЖД»

Показатель	2012 г. Факт	2013 г.		К плану		К отчету	
		План	Факт	+/-	%	+/-	%
Среднесуточная производительность локомотива, тыс. т-км	1 131,2	1 041,7	1 155,6	114,0	110,9	24,5	102,2
Средний вес поезда, т	4 134,2	4 036,7	4 085,8	49,1	101,2	-48,4	98,8
Среднесуточный пробег локомотива, км	379,4	350,0	379,5	29,5	108,4	0,2	100,0
Техническая скорость, км/ч	41,0	43,0	39,9	-3,1	92,9	-1,1	97,4
Участковая скорость, км/ч	29,2	31,0	29,2	-1,8	94,1	0,0	99,9
Объем грузоперевозок, млн т-км	18 754	18 330	18 554	-	101,2	-	98,2
Простои в ремонте, тыс. ч	157,48	-	111,37	-	-	-	-

Если учесть, что удельный вес грузовых локомотивов в Свердловском филиале составляет 2,4% от общего их числа в ОАО «РЖД», а удельный вес филиала в общем грузообороте 3,4%, то можно сказать, что результативность деятельности филиала выше средней по холдингу.

Остается проблемой низкое качество менеджмента. Приватизация и дробление ОАО «РЖД» привели к появлению дополнительных барьеров между филиалами холдинга, а также препятствий для потребителей услуг железнодорожных грузоперевозок.

Например, для того чтобы малому предприятию (30–50 работников) отправить груз по железной дороге, необходимо заключение, согласование и подписание нескольких договоров с разными структурами: с одной – об электронном обмене документами; с другой – на транспортные и экспедиционные услуги; с третьей – на оказание услуг, связанных с перевозкой грузов; с четвертой – на организацию расчетов между ОАО «РЖД» и заказчиком; с пятой – на оказание услуг при организации работы по погрузке (выгрузке) грузов на местах общего пользования станции; с шестой – по субаренде земельного участка станции; с седьмой – на взвешивание груза. Становится понятным, почему бизнес сегодня предпочитает автоперевозки.

Каковы же перспективы развития железнодорожных грузоперевозок? Руководство холдинга осознает, что в условиях конкуренции необходимо повышать эффективность бизнеса, и создает предпосылки для разработки и внедрения системы управления качеством в ОАО «РЖД» [6].

В первую очередь необходимы инновации в управлении. Система менеджмента качества на предприятии находится на стадии проектирования, и пока инструменты управления качеством не работают на повышение эффективности и результативности деятельности.

В частности, такой инструмент как матрица ответственности позволил бы снять барьеры между филиалами, определяя поставщика и потребителя соответствующих услуг, а также распределить полномочия и ответственность менеджеров: кто ответственный, исполнитель и участник по каждому производственному процессу.

Тем самым удалось бы достичь поставленной цели: планомерно снизить непроизводительные затраты и повысить прибыльность работы на осно-

ве внедрения процессного подхода и формирования экономических рычагов управления внутренними процессами компании [6].

Кроме того, перспективным проектом признаны высокоскоростные магистрали (ВСМ); провозглашен курс на скоростное и высокоскоростное движение (200–400 км/ч) и связанное с этим строительство современных выделенных магистралей [7]. Для этого планируется построить 4,2 тыс. км железных дорог, что составляет 4,9%, и запустить скоростное движение на 6,9 тыс. км дорог (8,1%). Остается неясным, планируется ли модернизация оставшихся 95% железных дорог.

Таким образом, несмотря на то что проблем в области оказания логистических услуг по железнодорожным грузоперевозкам достаточно, перспективы развития транспортных услуг в стране имеются. ■

Источники

1. Анкин Б.А., Тяпухин А.П. Коммерческая логистика. М.: Проспект, 2005.
2. Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия. М.: ИНФРА-М, 2008.
3. Гудков В.А., Миротин Л.Б., Ширяев С.А., Гудков Д.В. Основы логистики. М.: Горячая линия – Телеком, 2010.
4. Иванов С.В., Никитин С.И. Многокомпонентная модель повышения качества транспортных услуг // Экономическое возрождение России. 2010. № 3.
5. Лютова М., Токвайло М. Россия заняла 95-е место в мировом Логистическом рейтинге. URL: www.vedomosti.ru/companies/news/1756092/gvineya_rossiya_livan
6. Официальный сайт ОАО «Российские железные дороги». URL: <http://www.rzd.ru>.
7. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.
8. Хмельницкая З.Б., Никифорова Ю.В., Данилова Е.С. Рынок транспортно-логистического сервиса: становление и развитие // Известия Уральского государственного экономического университета. 2013. № 6.

References

1. Ankin B.A., Tyapukhin A.P. *Kommercheskaya logistika*. [Commerce Logistics]. Moscow, Prospekt Publ., 2005.
2. Bychkov V.P. *Ekonomika avtotransportnogo predpriyatiya*. [Motor company economics]. Moscow, INFRA-M Publ., 2008.
3. Gudkov V.A., Mirotin L.B., Shiryayev S.A., Gudkov D.V. *Osnovy logistiki*. [The fundamentals of logistics]. Moscow, Goryachaya liniya – Telekom Publ., 2010.
4. Ivanov S.V., Nikitin S.I. *Mnogokomponentnaya model' povysheniya kachestva transportnykh uslug*. [The multicomponent model of improving the quality of transport services]. *Ekonomicheskoe vozrozhdenie Rossii – Economic Revival of Russia*, 2010, no. 3.
5. Lyutova M., Tokvaylo M. *Rossiya zanyala 95-e mesto v mirovom logisticheskom reytinge*. [Russia goes the 95th in the global logistic rating]. Available at: www.vedomosti.ru/companies/news/1756092/gvineya_rossiya_livan
6. OAO Russian Railways. Available at: <http://www.rzd.ru>.
7. Railway transport development strategy in the Russian Federation up to 2030: decree of the Government of the Russian Federation of June 17, 2008 no. 877-p.
8. Khmel'nitskaya Z.B., Nikiforova Yu.V., Danilova Ye.S. *Rynok transportno-logisticheskogo servisa: stanovlenie i razvitie*. [The market of transportation and logistics services: Formation and development]. *Izvestiya Ural'skogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta – The Journal of Ural State University of Economics*, 2013, no. 6.