

Звонарёв Максим Андрианович

магистрант

АНО ВО «Московский гуманитарный университет»

г. Москва

АНАЛИЗ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

***Аннотация:** в статье рассматриваются современные характеристики железнодорожной отрасли России, анализируются основные проблемы развития транспортной системы в стране. Оцениваются основные конкурентные преимущества железнодорожного транспорта и приводятся основные направления повышения конкурентоспособности рассматриваемой отрасли.*

***Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, конкурентоспособность, рентабельность.*

Транспорт является одной из важнейших частей производственной инфраструктуры государства. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием высоких темпов экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения качества жизни населения, рациональной интеграции государства в мировую экономическую систему.

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортная система РФ включает автомобильный, воздушный, железнодорожный, морской, внутренний водный и трубопроводный виды транспорта. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

При этом по состоянию на сегодняшний день объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики. В настоящее время следует выделить некоторые проблемы, которые оказывают воздействие на функционирование всей транспортной системы России (рис. 1) [4].

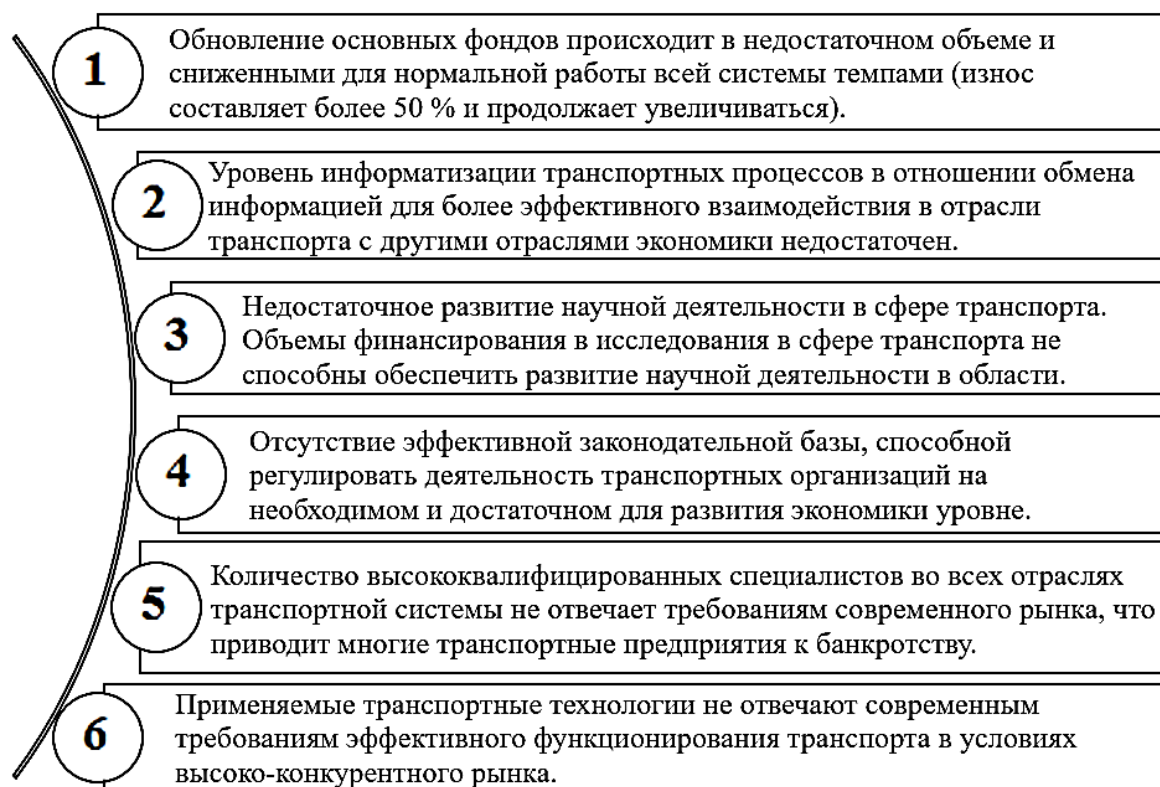


Рис. 1. Основные проблемы развития транспортной системы России

В связи с перечисленными выше проблемами можно отметить недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг, несмотря на значительные геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках. К примеру, высокий уровень износа основных средств приводит к снижению экономической эффективности использования основных средств, что проявляется, в первую очередь, в снижении объемов производства (продаж), экономии труда и, как следствие, снижении доходности организации в целом [2].

Следует заметить, что несмотря на наличие в России всех видов транспорта, наиболее развитым видом является железнодорожное сообщение – на его долю приходится более 40% грузооборота и около 33% пассажирооборота всех видов транспорта страны. Особая роль железных дорог для страны определяется большими расстояниями перевозок, отсутствием внутренних водных путей в главных сообщениях Восток – Запад, прекращением навигации на реках в зимний период, удаленностью размещения основных промышленных и аграрных центров от морских путей. Железнодорожный комплекс является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, и относится к наиболее доступным для населения видом транспорта, выполняя 58% междугородних и 59% пригородных перевозок.

В России компанией, оказывающей услуги в сфере железнодорожного транспорта, является ОАО «Российские железные дороги». Хозяйственная деятельность организации на рынке грузовых и пассажирских перевозок протекает в условиях значительной конкуренции со стороны других видов транспорта, например, с воздушным – в осуществлении пассажирских перевозок, с автомобильным – в грузовых перевозках на малые и средние расстояния.

Одним из решающих факторов успеха железнодорожного транспорта на рынке является усиление роли качества перевозок, которое включает в себя комплекс потребительских свойств и неформальных характеристик. Характеристика преимуществ железнодорожного транспорта и его основных конкурентов представлена на рисунке 2.

В целом, уровень конкуренции между различными видами транспорта в части грузовых перевозок в России намного ниже, чем в остальных странах мира, что обусловлено большими расстояниями между пунктами зарождения и погашения грузопотоков. Выход ОАО «РЖД» на рынок с предложением оказания комплексных транспортных услуг позволяет повысить финансовые результаты деятельности и усилить лояльность клиентов путем удовлетворения спроса на комплексное обслуживание по принципу «одного окна», когда все необходимые услуги по доставке грузов клиенту оказывает одна компания.



Рис. 2. Характеристика преимуществ отраслей транспорта

В современных рыночных условиях ключевыми требованиями для эффективной работы железнодорожного транспорта становятся снижение собственных затрат, повышение мотивации работников отрасли, способность удовлетворять возрастающие требования пользователей к качеству услуг, гибко реагировать на изменения спроса. Решение этих вопросов связано, в первую очередь, с формированием и развитием конкуренции в области перевозок.

Финансовые результаты перевозочной деятельности железнодорожного транспорта должны характеризоваться превышением доходов над расходами и уровнем рентабельности продаж. Показатели рентабельности ОАО «РЖД» за 2014 – 2015 гг. представлены на рисунке 3.

Как видно на графике, рентабельность продаж ОАО «РЖД» находится на низком уровне – положительное значение наблюдается по услугам локомотивной тяги (примерно 26%), прочим видам деятельности (около 13%) и по основному виду деятельности – грузовым перевозкам (более 5%).

Значительно снижают рентабельность перевозочной деятельности убытки по пассажирским перевозкам, покрываемые в настоящее время за счет перекрестного субсидирования доходами от грузовых перевозок, а также отрицательный уровень рентабельности по предоставлению услуг инфраструктуры.

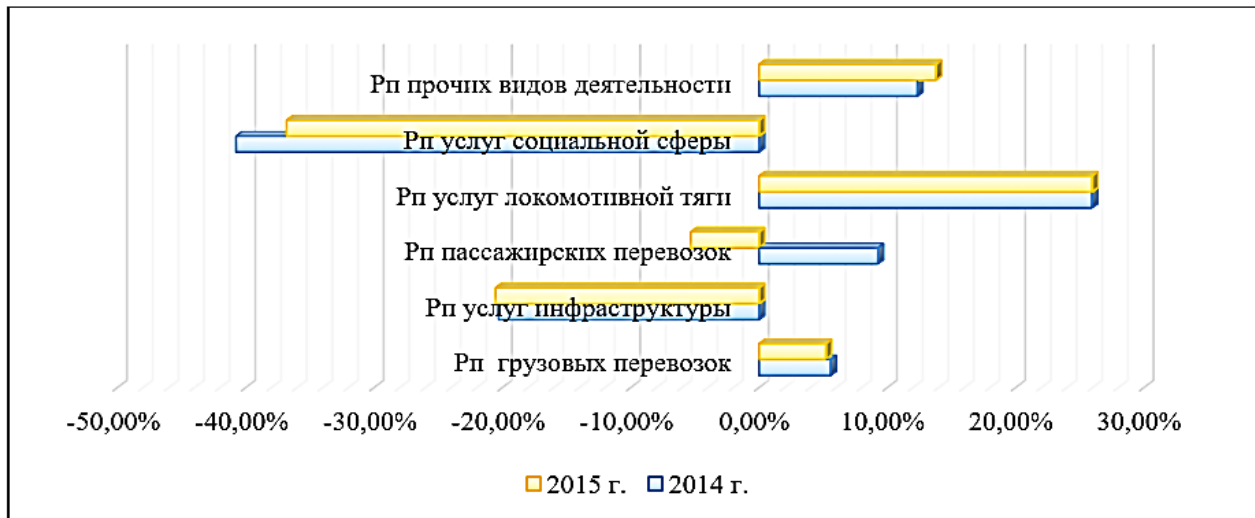


Рис. 3. Показатели рентабельности продаж ОАО «РЖД»

В целом, низкая рентабельность деятельности ОАО «РЖД» обусловлена поддержкой отраслей промышленности и выполнением социально-значимых перевозок со стороны государства. В условиях государственного ограничения роста тарифов рентабельность деятельности компании остается низкой, что не позволяет ей проводить необходимую инвестиционную политику. Существующая система ценообразования на российском железнодорожном транспорте, основанная на использовании единых среднесетевых тарифных ставок на всех путях общего пользования не учитывает разные условия эксплуатации и интенсивности использования инфраструктуры в различных регионах страны.

В условиях конкуренции у транспортной компании возникла бы необходимость искать пути снижения себестоимости – сокращать неэффективно используемые ресурсы, отказываться от нерентабельных видов деятельности и непроизводственных активов (в т.ч. за счёт внедрения более эффективных технологий). Частичная либерализация российской железнодорожной отрасли смогла бы создать равноправные условия конкуренции с другими видами транспорта [3].

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

- транспортная система Российской Федерации значительно отстает в развитии от стран Европы и США, что обусловлено высокой изношенностью инфраструктуры и недостаточностью развития научной деятельности и технологий на транспорте;
- железнодорожный транспорт в России является наиболее распространенным в связи с особым геополитическим положением страны;
- конкурентами услуг железнодорожных перевозок, предоставляемых ОАО «РЖД», являются автомобильные грузоперевозки (на незначительные расстояния) и авиаперевозки (в части пассажиропотока). При этом уровень конкуренции с другими видами транспорта у железных дорог в России значительно ниже, чем в других странах;
- рентабельность железнодорожного транспорта низкая, в основном из-за государственного регулирования тарифов и отсутствия конкуренции на рынке.

В связи с вышеперечисленным возникает необходимость в эффективном и комплексном развитии железнодорожного транспорта на отечественном и международном рынках транспортных услуг [1].

Список литературы

1. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 №877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. – 21.07.2008. – №29. – Ч. II. – Ст. 3537.
2. Музалёв С.В., Звонарёва Н.С. Особенности анализа эффективности использования основных средств в некоммерческих организациях (на примере ДО-СААФ России) // Вестник экономической безопасности. – 2014. – №3. – С. 33–35.
3. Шаханов Д.А. Основные направления повышения уровня конкурентоспособности на железнодорожном транспорте в России и за рубежом // Транспортное дело России. – 2013. – №5. – С. 299–302.
4. Шуравина Е.Н. Проблемы современной транспортной системы России // Вестник СамГУ. – 2011. – №9 (90). – С. 58–62.