

УДК 33

DOI 10.21661/r-555068

Абышова Д.А., Чернышева Ю.Г.

РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА КАК ОСНОВА ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ НА ПРИМЕРЕ ОАО «РЖД»

***Аннотация:** цель данного исследования заключается в исследовании существующих методов экономического анализа, применяемых в транспортной сфере, в частности в ОАО «РЖД». А также поиске новых методов для повышения конкурентоспособности транспортной компании.*

***Ключевые слова:** экономический анализ, конкурентоспособность, транспортная компания.*

Транспортная отрасль и ее экономическая деятельность отличается своей спецификой, что требует использования различных показателей для проведения экономического анализа.

Главные проблемы, которые возникают в процессе транспортировки сборных грузов, в особенности при международной доставке, связаны с тем, что число промежуточных звеньев цепи поставок слишком велико. Поэтому оптимизация данных перевозок напрямую связана с оптимизацией и увеличением эффективности работы этих звеньев.

В рамках экономического анализа транспортной отрасли в целом, и ОАО «РЖД» в частности, предлагается использовать эксплуатационные показатели транспорта.

Транспорт оказывает большое влияние на процесс расширенного производства и является одной из важнейших сфер экономики. Он объединяет в единое целое все отрасли экономики, как бы продолжая процесс производства в сфере продаж и потребления. Недооценка роли транспорта в экономике приводит к отставанию в развитии отдельных предприятий и отраслей. Транспортная логистика является одним из важнейших элементов предприятия, эффективная

организация которой позволит быстро и качественно доставлять продукцию в нужное место при оптимальных затратах и максимально удовлетворить запросы потребителя. Ее рациональная организация и грамотное управление позволит улучшить логистический сервис организации, повысить уровень обслуживания потребителей, что приведет к повышению конкурентоспособности предприятия и укреплению позиций на рынке [7].

Транспорт является одним из важнейших элементов логистической системы, поэтому он должен обладать рядом свойств для обеспечения эффективной транспортировки продукции:

- транспорт должен быть надежным;
- он должен обеспечивать непрерывную доставку грузов;
- он должен обеспечивать гибкость процесса перевозки, т.к. последний постоянно подвергается корректировкам и различным воздействиям;
- транспорт должен обеспечивать сокращение времени доставки;
- при перевозке продукции должно быть минимизировано негативное воздействие на окружающую среду.

Основной целью данного вида логистики является минимизация затрат на осуществление товародвижения.

Важнейшей функцией экономического анализа транспорта является создание системы, которая будет направлена на оптимизацию перевозок грузов. Ее задачами являются [4]:

1. Проведение анализа конечных пунктов, их пропускной мощности.
2. Проведение анализа свойств и характеристик перевозимого груза.
3. Формирование транспортных систем.
4. Выбор оптимального вида транспорта.
5. Построение грамотного маршрута перевозок.
6. Контроль над состоянием груза во время транспортировки.
7. Обеспечение единства между транспортными и складскими операциями.

Выбор транспортного средства является одним из важнейших этапов перевозки груза, т.к. каждый вид транспорта обладает определенными

характеристиками и особенностями, а также имеет свои преимущества и недостатки. Существует ряд факторов, которые способны повлиять на данный выбор:

- характеристики перевозимого груза, его количество;
- расстояние перевозки;
- ценность продукции;
- стоимость перевозки;
- время доставки;
- степень срочности доставки;
- универсальность транспортного средства, т.е. возможность перевозить различные виды груза;
- возможность транспорта доставить груз на любую территорию;
- степень соблюдения графиков доставки продукции.

При изучении транспортной логистики необходимо дать определения основополагающим понятиям [9].

Так, транспортную систему можно описать как процесс взаимодействия персонала, транспортных средств и путей сообщений, который направлен на максимальное удовлетворение потребностей в транспортных услугах. Ниже приведены логистические активности в транспортных системах.

В зависимости от количества транспорта система может быть мультимодальной, интермодальной и комбинированной.

Мультимодальная перевозка предполагает использование двух или более видов транспорта как внутри страны, так и в международном сообщении. Сочетание видов транспорта варьируется в зависимости от географического положения грузоотправителя от грузополучателя. Так, например, системы могут быть автомобильно-морские, железнодорожно-автомобильные и др. При данном виде системы контроль над транспортным процессом осуществляет единый оператор [5].

Интермодальная система характеризуется тем, в одной транспортной системе используются различные виды транспорта. Такая перевозка позволяет уменьшить затраты на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, сократить

время доставки, минимизировать случаи потерь грузов. Оператором в интермодальной системе может быть представитель, как грузоотправителя, так и грузополучателя в зависимости от условий контракта.

При комбинированной системе осуществляется перевозка одного транспортного средства в другом, например, автомобиль на пароме.

Транспортная сеть образовывается совокупностью путей сообщения. Движение транспортных средств по транспортной сети образует транспортные потоки, перемещение по транспортной сет грузов формирует грузопотоки. Путь движения транспортного средства по транспортной сети называется маршрутом [1].

Транспортная цепь представляет собой процесс перевозки груза в течение определенного времени одним или несколькими транспортными средствами на определенные расстояния. В транспортной логистике привязка осуществляется к грузовому потоку, при этом цепи строятся относительно основных участников – заказчика или исполнителя работа по транспортировке грузов: это может быть грузоотправитель, грузополучатель или перевозчик.

Другим эффективным способом рационализации процесса построения маршрутов является обучение персонала. Необходимо регулярно проводить повышение квалификации логистов, т.к. этого требует глобализация рынка. Количество заказов постоянно увеличивается, клиентская база растет, поэтому необходимо грамотно выстраивать маршруты, чтобы осуществлять доставку точно в срок, сохраняя важнейшие параметры качества товаров. А неэффективная система маршрутизации приводит к тому, что курьеры опаздывают к клиентам, продукция большое количество времени находится в транспортном средстве, вследствие чего ухудшается ее качество. Все это влияет на степень удовлетворенности потребителей, а от нее зависит репутация компании, как часто клиенты будут оформлять заказы в будущем, какую оценку они поставят за осуществленную доставку, от чего в конечном итоге зависят показатели работы точки и успех организации в целом. Также следует отметить, что от выставленных оценок

зависит оплата труда сотрудников, которая влияет на их мотивацию к труду и на лояльность [3].

Следует сказать о том, что проводить обучение следует не только для логистов, но и для сотрудников, которые осуществляют управления транспортировкой: супервайзеры, наставники и старшие смены. Владение навыками управления позволит им эффективно организовывать рабочее время сотрудников, использовать различные методы мотивации, повышать эффективность взаимодействия работников различных категорий, укреплять командный дух и повышать лояльность сотрудников. Те работники, которые удовлетворены условиями труда, комфортно чувствуют себя в коллективе, способны достигать намеченных целей, выполнять и даже перевыполнять поставленные планы. А именно от качества работы и выполнения поставленных задач зависит успех предприятия на рынке. Более того, профессионализм кадров является одним из ключевых факторов, который влияет на конкурентоспособность предприятия [7].

Другой важной задачей, которую необходимо решить для повышения эффективности своей деятельности, является определение количества заказов. Как было сказано ранее, каждый день супервайзер открывает 1000 слотов. Однако данное количество заказов является большим и невыполнимым для исследуемой точки доставки. У потребителей всегда есть возможность оформить заказ, но сборщики не справляются с объемами. Это приводит к тому, что нагрузка данных специалистов увеличивается, а уровень оплаты труда не меняется. Это приводит к тому, что сборщики теряют мотивацию к труду и увольняются. Сотрудников данной категории становится все меньше, вследствие чего скорость сборки заказов продолжает падать, при этом количество открытых слотов не сокращается.

Увеличение времени сборки заказов заставляет курьеров проводить все больше времени в ожидании из-за отсутствия построенных маршрутов, уже собранные заказы начинают терять свои характеристики из-за длительного хранения, также увеличиваются случаи опоздания к клиентам. Все это приводит к тому, что время доставки продукции значительно увеличивается, и растет

недовольство клиентов, которые оставляют плохие оценки и негативные отзывы о качестве работы. Из-за выставленных оценок ухудшаются показатели работы точки, сокращается количество заказов.

Супервайзеру необходимо проводить анализ количества выполняемых заказов, а также корректировать его при необходимости. Например, увеличивать количество слотов можно перед новогодними праздниками, когда потребителям нужно как можно больше товаров, также количество заказов возрастает в плохие погодные условия, а сократить количество слотов можно, например, в майские праздники или летом, когда большая часть людей уезжает за город [10].

Также, для оптимизации логистической деятельности супервайзерам необходимо постоянно проводить анализ работы, выявлять ошибки и разрабатывать мероприятия для их устранения и предотвращения. Большое значение в работе имеет анализ соответствия выставленных оценок клиентами к действительности. Дело в том, что при выставлении оценок потребители часто основываются на субъективном мнении. Например, покупателю не понравился вкус товара, и он поставил плохую оценку. Однако это не означает, что клиенту не понравилось качество доставки. Поэтому необходимо внимательно изучать те комментарии к оценке, который оставил потребитель. Во избежание подобных случаев, по моему мнению, необходимо прописать конкретные критерии оценки, которые позволят оценить качество доставки, например: быстрота доставки; пунктуальность; надежность (например, отменили или перенесли заказ); сохранение качественных и количественных характеристик товаров; вежливость курьера; вероятность оформления заказа в будущем (в мобильном приложении можно создать поле, в котором клиент может указать причины, по которым он не желает пользоваться данным сервисом доставки, или оставить свой положительный отзыв) [6].

Следующая рекомендация – работа с коллективом. По моему мнению, необходимо усовершенствовать систему оплаты труда сборщикам заказов, например, надбавка за каждую позицию в заказе при достижении определенного минимума. Сейчас данные сотрудники получают фиксированную оплату труда вне зависимости от объема собранных заказов. Например, можно установить такую

систему оплаты труда, при которой сборщик, собрав 130 позиций, будет получать надбавку в 10 рублей за каждую последующую в заказе. Таким образом, специалисты по сборке будут замотивированы к труду и на скорость комплектации заказов, что позволит сократить время ожидания курьеров, а, соответственно, уменьшит время доставки продукции потребителям. Данная рекомендация актуальна только для сборщиков, т.к. курьеры получают доплаты за заказы, у других сотрудников окладная система оплаты труда.

Таким образом, данные показатели позволят проанализировать экономическое и техническое состояние транспортных средств, а также повысить конкурентоспособность транспортной компании ОАО «РЖД».

Список литературы

1. Артыкбаева Г.Ш. Инновационность и конкурентоспособность как факторы экономического роста // Инновационные подходы в науке и образовании: теория, методология, практика. – Пенза, 2017.
2. Афонишкин А.И. Финансовый менеджмент в 2 ч. Часть 2. Финансовая политика предприятия : учебник и практикум для вузов / А.И. Афонишкин, Л.И. Журова, Д.Г. Михаленко. – М.: Юрайт, 2020.
3. Балдин К.В. Управление рисками в инновационно-инвестиционной деятельности предприятия : учебное пособие. – 4-е изд. / К.В. Балдин, Р.С. Голов, И.И. Передеряев. – М.: Дашков и К, 2019.
4. Балыбердин В.А. Прикладные методы оценки и выбора решений в стратегических задачах инновационного менеджмента. – 2-е изд. / В.А. Балыбердин, А.М. Белевцев, Г.П. Бендерский. – М.: Дашков и К, 2019.
5. Борисова О.В. Инвестиции в 2 т. Т. 1. Инвестиционный анализ: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / О.В. Борисова, Н.И. Малых, Л.В. Овешникова. – М.: Юрайт, 2019.
6. Вдовиченко М.М. Стратегии и виды стратегического поведения инновационного развития транспортных корпораций / М.М. Вдовиченко, Е.В. Ляпунова // Транспортное дело России. – 2020. – №5.

7. Вовк А.А. Экономическая оценка эффективности использования капитала, авансированного в производство транспортных компаний: учеб. пособие / А.А. Вовк, Ю.А. Вовк, В.Б. Литовченко. – М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2018.

8. Войтоловский Н.В. Экономический анализ: учебник для вузов / Н.В. Войтоловский, А.П. Калинина, И.И. Мазурова. – М.: Юрайт, 2020.

9. Григорьева Т.И. Финансовый анализ для менеджеров: оценка, прогноз учебник для вузов / Т.И. Григорьева. – М.: Юрайт, 2020.

10. Жаков В.В. Инновационные проекты их роль в управлении производительностью труда и конкурентоспособностью транспортной компании / В.В. Жаков // Повышение производительности труда на транспорте – источник развития и конкурентоспособности национальной экономики : труды конференции. – 2018.

Абышова Диана Анваровна – магистрант, ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Ростов-на-Дону, Россия.

Чернышева Юлия Гарьевна – д-р экон. наук, профессор, ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», Ростов-на-Дону, Россия.
