

0-802286

На правах рукописи



ГУЗЕНКО НАТАЛЬЯ ВЛАДИМИРОВНА

**ДИВЕРСИФИЦИРОВАННОЕ РАЗВИТИЕ
ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАТОРОВ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Специальность 08.00.05 – экономика и управление народным
хозяйством: логистика

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Ростов-на-Дону – 2013

Работа выполнена в ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный университет путей сообщения».

Научный руководитель: доктор технических наук, профессор
Мамаев Энвер Агапашаевич

Официальные оппоненты: **Миرونюк Виталий Петрович**
доктор экономических наук, профессор
кафедры «Организация перевозок и дорожного движения» ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный строительный университет»

Горячева Наталья Александровна
кандидат экономических наук,
заместитель начальника Северо-Кавказского
регионального общего центра обслуживания –
структурного подразделения Центра корпоративного учета и отчетности «Желдоручет» – филиала ОАО «РЖД»

Ведущая организация: ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ)»

Защита состоится 27 июня 2013 г. в 16⁰⁰ ч на заседании диссертационного совета Д 212.209.01 при Ростовском государственном экономическом университете (РИНХ) по адресу: 344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 69, ауд. 231.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Ростовского государственного экономического университета (РИНХ).

Сведения о защите и автореферат размещены 27 мая 2013 г. на официальных сайтах ФГБОУ ВПО «РГЭУ (РИНХ)» www.rsue.ru и ВАК Минобрнауки России – www.vak.ed.gov.ru.

Автореферат разослан 27 мая 2013 г.

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КФУ



855307

Ученый секретарь
диссертационного совета,
к. э. н., доцент

Т. В. Пархоменко

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. В потенциально мощном транспортном комплексе нашей страны, простирающемся на несопоставимой с другими странами территории, особую роль играет железнодорожный транспорт. Демонополизация рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте привела к формированию конкурентной рыночной среды, позволяющей повысить доступность инфраструктуры железных дорог для частных компаний. Трансформация транспортно-логистического рынка грузовых железнодорожных перевозок на этапе завершения реформирования отрасли привела к образованию конкурентного сегмента по оперированию подвижным составом, который сегодня, выполнив основную задачу обеспечения и обновления парка вагонов, находится на стадии эволюционирования экономической, логистической и хозяйственной деятельности. Перевозчики, коммерческие и посреднические организации, планируя и управляя транспортными процессами, сталкиваются с растущими требованиями рыночной среды, наблюдается разрыв между набором предоставляемых услуг и потребностями клиентов в области перемещения материальных потоков. Структурные связи логистических систем, обладающих высокой пропускной способностью, существенно усложнены, что приводит к формированию достаточно сложного взаимодействия между подсистемами, обеспечивающими работу транспортного комплекса.

Стратегическое развитие железных дорог в России, где средняя дальность перевозок в несколько раз превышает показатели по Европе, нуждается в финансовом обеспечении, технико-технологическом, информационно-программном совершенствовании. При этом как российские, так и иностранные компании чаще всего не удовлетворены именно качеством услуг, оказываемых в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

Развитие рынка логистических услуг на железнодорожном транспорте предполагает диверсификацию комплекса логистических операций по формированию грузовых потоков и их провайдерскому обеспечению. Переходные процессы в посткризисный период развития экономики страны требуют

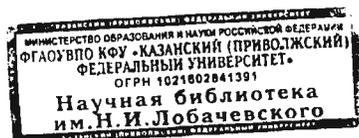
от операторских компаний формирования адекватной стратегии развития с использованием инструментария научного анализа. Исследования операторской деятельности в транспортной отрасли сегодня направлены в первую очередь на регламентирование отношений с перевозчиком и другими участниками перевозочного процесса. На наш взгляд, развитие операторской деятельности должно происходить по пути диверсификации, ориентированному на клиента и конечного потребителя, то есть логистического аутсорсинга.

Российские компании и экономика в целом не могут обеспечить развитие транспортно-логистических систем только за счет роста количества собственников подвижного состава, усложняя при этом внутрисистемные связи из-за недостатка диверсификации логистических услуг грузовых операторов.

Степень разработанности проблемы. Концептуальная научно-методическая основа теоретико-прикладного инструментария современной логистики, формирования и развития логистических систем рыночно активного типа содержится в трудах таких ведущих российских ученых, как: Е. С. Аكوпова, А. У. Альбеков, Б. А. Аникин, В. В. Борисова, А. М. Гаджинский, Е. А. Голиков, М. П. Гордон, Е. К. Ивакин, А. А. Кизим, Д. Т. Новиков, Л. Б. Миротин, Т. Р. Пензина, Б. К. Плоткин, О. Д. Проценко, А. А. Смехов, В. И. Сергеев, В. Н. Стаханов, В. В. Щербаков и др.

Проблемы и перспективы развития рынка логистических услуг на железнодорожном транспорте освещены в работах таких ученых, как: И. А. Асатуров, В. В. Багинова, А. С. Балалаев, А. С. Гершвальд, В. Н. Голоскоков, В. А. Гудков, С. Ю. Елисеев, В. А. Жуков, Т. Н. Каликина, Е. К. Коровяковский, П. В. Куренков, В. А. Макеев, О. Б. Маликов, Э. А. Мамаев, В. П. Миронюк, В. М. Николашин, О. И. Некрасова, С. М. Резер, Ф. И. Хусаинов, С. Г. Шагинян и др.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационной работы состоит в разработке системного инструментария по диверсификации логистических услуг на железнодорожном транспорте, формированию и развитию организационно-методических подходов рыночно активного логистического сервиса грузовых операторов.



Достижение поставленной цели потребовало решения следующих задач:

- проанализировать теоретико-методические основы логистического сервиса в сфере железнодорожных перевозок;
- выявить основные направления развития аутсорсинга логистических услуг для применения в деятельности грузовых операторов;
- определить динамику структурной трансформации экономических отношений конкурентных сегментов рынка грузовых железнодорожных перевозок;
- дать экономическую оценку состояния и перспектив рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в России, включая развитие конкурентных сегментов грузовых перевозок, возможности диверсификации сферы услуг;
- разработать рейтинговую систему оценки грузовых операторов на железнодорожном транспорте;
- разработать схему диверсификации логистических услуг операторских компаний на рынке железнодорожных перевозок;
- сформулировать рекомендации по развитию сервисного обеспечения на рынке грузовых железнодорожных перевозок.

Объектом исследования выступают материальные и сопутствующие им информационные, финансовые и сервисные потоки, функционирующие в рамках логистической системы рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Предметом исследования является развитие системы логистического сервиса в деятельности операторов подвижного состава железнодорожного транспорта.

Теоретико-методическая и эмпирическая база исследования. Теоретико-методической основой проверки выдвинутых гипотез послужили фундаментальные положения классической и современной экономической теории и современной логистики, научные разработки зарубежных и отечественных авторов, инструментарий базисных методов экономических исследований, системно-статистического, факторного и ситуационного анализа, графической интерпретации выводов и предложений, процедуры графической интерпретации информационных данных и формирования экспертных оценок.

Инструментарно-методический аппарат исследования. В зависимости от поставленных задач использовались следующие методы: математической статистики, графический, аналитических группировок, системно-аналитического и сравнительного анализа, вариантных расчетов, корреляционный анализ, бенчмаркинг, метод экспертных оценок и др.

Информационно-эмпирической базой проверки выдвинутых гипотез послужили данные Федеральной службы государственной статистики России, данных министерств и ведомств, годовые отчеты деятельности операторов подвижного состава; использованы данные выборочных системно-аналитических исследований, проведенных автором.

Соответствие диссертации Паспорту научной специальности. Исследование выполнено в рамках Паспорта специальности ВАК 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством: логистика, п. 4.13 «Логистический сервис, его виды, уровень, эффективность, влияние логистического обслуживания товарных потоков на конечные результаты бизнеса», п. 4.25 «Аутсорсинг логистической деятельности в цепях поставок».

Рабочая гипотеза диссертационного исследования базируется на совокупности теоретико-методических и прикладных положений, в соответствии с которыми процессы диверсификации услуг операторов на рынке грузовых железнодорожных перевозок направлены на формирование комплексной системы управления грузопотоками и позволяют повысить экономическую эффективность функционирования транспортно-логистических систем.

Положения, выносимые на защиту

1. Возникшие в результате реформирования железнодорожной отрасли новые схемы взаимодействия и связи между участниками перевозочного процесса предполагают развитие сферы деятельности операторов логистического сервиса, что определяет потребность в выявлении факторов, влияющих на логистических провайдеров, относящихся к макроокружению, деловой среде и внутреннему окружению.

2. Динамика деятельности операторов подвижного состава и значительный интерес, проявленный со стороны частного капитала к данному виду деятельности, привели к бурному росту количества участников рынка

грузовых железнодорожных перевозок. Намечившаяся тенденция укрупнения и слияния более мелких компаний актуализирует проведение оценки доли каждого игрока по основным показателям (объем перевозок, количество и средний возраст подвижного состава, доля собственного парка в общем объеме парка оперируемого состава, отношение объема перевозок грузов к среднегодовой величине парка в управлении, динамика прироста парка в управлении и др.) с целью определения основных трендов развития направления деятельности.

3. В связи со вступлением России в мировые торговые процессы в новом качестве и интеграцией в единое транспортное пространство российским операторам подвижного состава необходимо заняться вопросом повышения конкурентоспособности, в связи с чем необходимо провести сравнение комплекса логистических услуг, ориентируясь на передовой опыт транспортных компаний, анализ которого показывает эволюцию их развития с уровня оператора подвижного состава до уровня логистического провайдера.

4. На базе анализа трансформационных процессов и сравнений с передовым опытом в области грузовых железнодорожных перевозок появляется возможность определения перспективных направлений диверсификации сферы сервисной логистики как основы дальнейшего развития рынка, предполагающей оказание операторами подвижного состава комплексного пакета сервисных услуг в области транспортной логистики.

5. Для успешного существования на рынке грузоперевозок операторам подвижного состава необходимо учитывать потребности клиента в информировании о состоянии процесса перемещения грузов, решении сложных транспортных задач, аутсорсинге логистической деятельности.

Научная новизна результатов исследования состоит в решении комплекса проблем, возникающих в условиях происходящей монопольной трансформации, раздела рынка и сфер влияния, на основе диверсифицированного развития логистических услуг операторов подвижного состава на железнодорожном транспорте, представленных за счет развития логистического сервиса, что позволит получить агломерационный эффект от комплексности предложений.

Элементы научной новизны состоят в следующем.

1. Определены факторы макроэкономические, внутренние и деловой среды, влияющие на развитие логистических провайдеров и направленные на максимальное удовлетворение запросов потребителей и адаптивность к рыночной ситуации, что позволяет усовершенствовать систему взаимодействия производственных процессов данных провайдеров, координацию и согласование интересов с бизнес-партнерами на различных уровнях оказания логистических услуг.

2. Разработана рейтинговая оценка грузовых операторов на железнодорожном транспорте, основанная на дифференциации ключевых показателей эффективности хозяйственной, административной деятельности, доли на рынке, динамики оказания объема логистических услуг, что позволяет проводить мониторинг состояния рынка логистического сервиса с выявлением лидеров отрасли и рационализировать качество оказания логистических услуг.

3. Уточнены качественные и количественные критерии отнесения ведущих российских грузовых операторов железнодорожного транспорта к группе логистических провайдеров в сопоставлении с лидером мирового рынка, что позволяет выявить направления в сфере диверсификации логистических услуг компаний за счет роста конкурентоспособности российских операторов грузоперевозок и дальнейшего выхода на международный рынок, развития направлений, связанных с организацией интер- и мультимодальных перевозок.

4. Детерминированы направления диверсификации спектра оказания логистических услуг грузовых операторов на железнодорожном транспорте, представляющие собой процессы укрупнения компаний за счет перехода от услуг предоставления парка вагонов к комплексным транспортно-экспедиционным и логистическим услугам по обеспечению мультимодальных перевозок, что составляет основу дальнейшего развития рынка грузоперевозок на логистических принципах.

5. Разработана схема диверсификации логистических услуг грузовых операторов, включающая уровни углубления диверсификации сервисов (базовый, расширенный, комплексный, виртуально интегрированный), направленные на оптимизацию объема оказания и качества логистических услуг на основании определенных потребностей рынка.

Теоретическая значимость исследования. Теоретико-методические и концептуальные положения, выдвинутые и обоснованные в авторском исследовании, расширяют и дополняют теоретический и предметный ракурс исследования проблем развития рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте, расширяют его научно-прикладную базу, представляют комплексное системное решение проблематики, представленной в исследовании.

Практическую значимость имеют рекомендации по формированию рейтинговой системы оценки позиций грузовых операторов на железнодорожном транспорте, конкретизации основных направлений развития стратегии и тактики сервисного обеспечения на рынке грузовых железнодорожных перевозок, а также усовершенствованный автором инструментарий диверсификации логистических услуг операторских компаний на рынке железнодорожных перевозок. Материалы диссертации могут использоваться, помимо научной работы, в преподавании курсов «Управление цепями поставок» и «Транспортная логистика».

Апробация и реализация результатов исследования. Основные положения, результаты, выводы и рекомендации, полученные в ходе диссертационного исследования, отражены в 12 работах (индивидуальных и в соавторстве) общим объемом 5,1 п. л., в том числе 3 статьях, опубликованных в научных журналах и изданиях, которые включены в перечень российских рецензируемых научных журналов и изданий для опубликования основных научных результатов диссертаций, общим объемом 1,9 п. л.

Результаты исследований докладывались и получили положительные отзывы на региональных, межрегиональных и международных научно-практических конференциях, проходивших в крупных социально-экономических научных центрах Российской Федерации: Ростове-на-Дону, Томске, Курске, Тамбове, Уфе, Владикавказе, Челябинске.

Методические положения и теоретические выводы диссертации апробированы автором в ходе дискуссий на научных и методических семинарах в ФГБОУ ВПО «РГЭУ (РИНХ)» и ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный университет путей сообщения». Отдельные научные и практические предложения автора одобрены и включены в работу Ростовского филиала ОАО «Первая грузовая компания», что подтверждено справкой о внедрении.

Объем и логическая структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих 8 параграфов, заключения, библиографического списка, содержащего 145 источников.

Диссертация имеет следующую структуру:

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1.1. Теоретико-методические основы становления логистического сервиса на железнодорожном транспорте

1.2. Развитие аутсорсинга логистических услуг

1.3. Динамика структурной трансформации экономических отношений конкурентных сегментов рынка грузовых железнодорожных перевозок

ГЛАВА 2. СИСТЕМНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

2.1. Анализ рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в России

2.2. Исследование развития конкурентных сегментов рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте

2.3. Формирование рейтинговой системы оценки диверсификации услуг грузовых операторов на железнодорожном транспорте

ГЛАВА 3. ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАТОРОВ

3.1. Развитие сервисного обеспечения на рынке грузовых железнодорожных перевозок

3.2. Диверсификация логистических услуг операторских компаний на рынке железнодорожных перевозок

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении представлена и обоснована актуальность темы исследования, раскрыта степень разработанности и практическая значимость проблематики исследования в современной научной базе экономического инструментария, сформулированы цель и задачи диссертации, поэтапно решенные в ходе работы, раскрыты теоретическая и методическая базы, научная новизна и практическая значимость предложений и выводов исследования, представлены и обоснованы основные положения, выносимые на защиту.

В первой главе «Теоретико-методические основы обеспечения логистического сервиса на рынке железнодорожных перевозок» подробно рассмотрено сущностное содержание сервисной логистики, проанализировано современное состояние аутсорсинга логистических услуг за рубежом и в России, рассмотрена и проанализирована динамика структурной трансформации экономических отношений конкурентных сегментов грузовых перевозок.

Применение существующих логистических концепций в сфере обслуживания потребителей позволяет сформировать систему обслуживания, обеспечивающую доступность, функциональность и надежность обслуживания потребителей, создания возможности оказания комплексного пакета услуг.

Увеличение спроса на контрактную логистику в сфере перевозок дало стимул для привлечения международных логистических операторов, заинтересованных в развитии бизнеса на отечественном рынке. Развитие рынка железнодорожных перевозок в соответствии с программой реформирования отрасли привело к выделению предприятий-операторов подвижного состава, которые ориентируются не только на оперирование подвижным составом, но и на расширение спектра оказываемых услуг, включая организацию смешанных перевозок и их сопровождение.

Для улучшения качества предоставляемых услуг необходимо применять клиентоориентированный подход, который предполагает сочетание высокого качества основной услуги, наряду с оказанием дополнительных услуг, и индивидуального подхода к каждому клиенту. Система факторов,

влияющих на развитие компании, оказывающей комплексные логистические услуги, представлена на рисунке 1. Она дает возможность упорядочить показатели, определяющие стратегию управления производственными процессами логистических провайдеров, оценить степень их влияния и установить направления развития производственных процессов логистических провайдеров.



Рисунок 1 – Факторы, влияющие на развитие логистических провайдеров¹

¹ Составлен автором.

Управление логистическими потоками выходит за пределы предприятий и вызывает потребность в масштабной координации, согласовании интересов, решений и действий с бизнес-партнерами на локальном, национальном и даже мировом уровне. Для того чтобы успешно конкурировать на рынке логистических услуг, деятельность операторов, на наш взгляд, должна быть сфокусирована на максимальном удовлетворении запросов и нужд потребителей продукции и услуг, быстром и гибком приспособлении к складывающимся рыночным ситуациям, постоянной готовности к экспериментам и новациям, конструктивном сотрудничестве с партнерами по бизнесу.

Основная цель предприятий, работающих на операторском рынке – экономическая, при этом технологические проблемы владельца инфраструктуры ОАО «РЖД», возникающие в результате увеличенного порожнего пробега и отсутствия подвижного состава под перевозку низкодоходных грузов в нужном количестве, выраженные через их социальную значимость, не являются, по нашему мнению, определяющими. В связи с этим возникает институциональный конфликт между ОАО «РЖД» и операторами подвижного состава, не имеющий пока явного проявления в технологии их взаимодействия, но уже имеющий общезкономический эффект для страны.

Во второй главе диссертации «Системно-аналитическое исследование современного состояния и перспектив развития логистического сервиса железнодорожных грузоперевозок» охарактеризован рынок грузовых железнодорожных перевозок в России, изучены перспективы развития конкурентных сегментов грузовых перевозок, проведена рейтинговая оценка грузовых операторов с целью выявления основных тенденций развития рынка логистических услуг грузоперевозок на железнодорожном транспорте.

Железные дороги играют важную роль на рынке грузоперевозок в России: по оценкам Росстата России, грузоперевозки по железной дороге составляют около 43 % от общего объема грузовых перевозок страны. Такой высокий процент железнодорожных перевозок в общей структуре грузооборота страны обусловлен особенностью территориального развития, протяженностью территорий, экономическим значением товарного производства и тяже-

лой промышленности, а также ограничениями использования конкурирующих видов транспорта на протяженных маршрутах по направлению «север–юг» и «восток–запад».

Общая динамика перевозки грузов показывала тенденцию на увеличение до 2009 года, затем произошло снижение объемов перевозок, что многими специалистами объективно относится на волну мирового экономического кризиса, однако стоит отметить, что в объемах перевозок более всего потерял автомобильный транспорт, на долю которого приходится большая часть общероссийского объема перевозимых грузов. По итогам работы за 2011 год железнодорожному транспорту удалось вернуться к докризисным объемам перевозимых грузов (рис. 2).

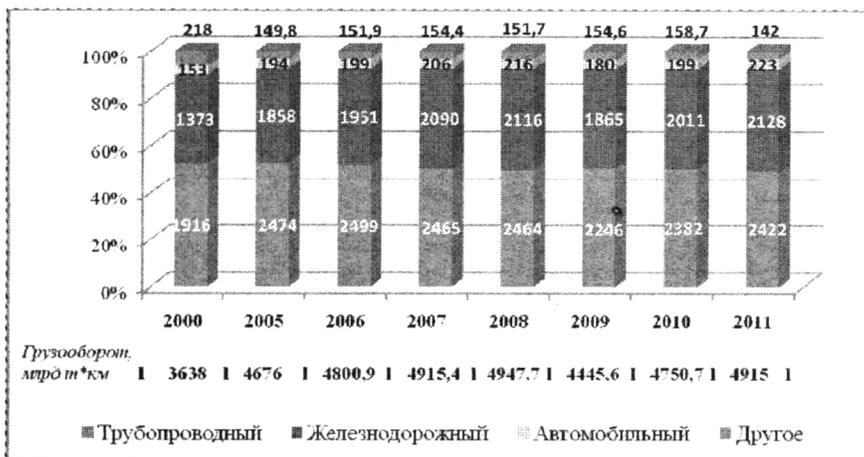


Рисунок 2 – Динамика структуры грузовых перевозок по видам транспорта, млрд т-км¹

В 2011 году общий грузооборот железнодорожных перевозок, по данным Росстата, увеличился на 5,8 % до 2128 млрд т-км по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В 2012 году рост продолжился увеличением на 5,0 % в годовом исчислении в период с января по ноябрь 2012 года.

¹ Составлен автором на основе: Российский статистический ежегодник – 2011 / Росстат. – М., 2011.

Увеличение объемов перевозок находится в общем тренде увеличения грузооборота по стране на всех видах транспорта. При этом мы не наблюдаем увеличения рыночной доли железнодорожного транспорта в структуре общих перевозок по стране. Это может говорить о том, что последнее десятилетие соотношения по долям рынка между различными видами транспорта не изменяются значительно, а следовательно, нет дифференциации с точки зрения потребителя и выбора вида транспорта исходя из качественных характеристик. Скорее всего, здесь оказывают влияние технические и экономические факторы.

Структурные преобразования в рамках реформирования железнодорожного транспорта в целом ориентированы на повышение качественного обслуживания потребителей, уменьшение сроков доставки грузов и возможность оказания услуг комплексной логистики, однако в настоящий момент невозможно говорить о значительных достижениях в данных направлениях, основываясь только на показателях динамики перевозок и грузооборота за последние несколько лет.

Современное транспортное обслуживание предполагает оказание сопутствующих услуг и комплексных решений в области логистики, что означает необходимость пересмотра традиционных схем просто оперирования подвижным составом в сторону увеличения доли логистических услуг на железнодорожном транспорте с целью повышения конкурентоспособности отрасли относительно других видов транспорта. Современные требования, предъявляемые грузоотправителями и грузополучателями, предполагают четкое соблюдение сроков доставки, оговоренных в документах, а также оптимальное сочетание цены и времени, затраченного на перевозочный процесс и околотранспортные процедуры. Алгоритм взаимодействия операторов подвижного состава с владельцем инфраструктуры показывает определение потребности в оптимальном количестве подвижного состава, объеме перевозимого груза и направлениях до фактического времени выполнения перевозки. Существует возможность корректировки заранее заявленных плановых объемов, также в установленные договорными отношениями сроки.

Для выявления тенденций и закономерностей развития рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте была рассмотрена динамика развития крупных игроков рынка по следующим критериям: общий объем перевозок; количество вагонов в управлении и собственности/лизинге; средний возраст подвижного состава; соотношение объема перевозок грузов к среднегодовой величине парка в управлении; динамика прироста парка в управлении и объема погрузки в управляемый парк.

В условиях развития рынка грузовых операторов растет конкуренция между операторами, создавая динамичную конкурентную среду, в которой каждый участник рынка ведет борьбу за привлечение клиентов и грузов. Одним из показателей, характеризующих уровень концентрации грузовых операторов на рынке, является доля присутствия на исследуемом рынке. Для дальнейшего расчета показателей деятельности необходимо рассчитать долю операторов на рынке грузоперевозок. Взяв за основу данные по грузообороту на железнодорожном транспорте за 2011 год, который составил 1382 млн тонн, рассчитываем долю каждого оператора (табл. 1).

Таблица 1 – Определение доли крупнейших компаний-грузооператоров¹

Компания-оператор	Объем перевозок, млн тонн	Доля предприятия в отрасли, %
Первая грузовая компания (ПГК)	284,4	20,58
Федеральная грузовая компания (ФГК)	150,5	10,89
Нефтетранссервис	71,8	5,20
Глобалтранс	69,9	5,06
Независимая транспортная компания (НТК) ²	72,4	4,52
Трансойл	53,0	3,83
RailGarant	32,7	2,37
Русагротранс	27	1,95
НовоТранс	20,7	1,50
ЗапСиб-ТрансСервис	20,2	1,46
Евраз-Транс	19,1	1,38
Трансгарант	19,0	1,37
Газпром-Транс	16,7	1,21
Металлоинвесттранс	15,7	1,14
Трансконтейнер	14,4	1,04
Прочие	494,5	36,5

¹ Составлена автором.

² В 2012 году произошло объединение парка подвижного состава ООО «НТК» и ОАО «ПГК».

Таким образом, самым крупным игроком является ОАО «Первая грузовая компания», доля рынка которого на данный момент составляет около 20 %. По оценкам экспертов, общее количество игроков на этом рынке составляет примерно 1800 компаний (причем многие оперируют собственным подвижным составом, иногда предоставленным лизинговыми компаниями), большинство которых имеют в оперировании от нескольких единиц подвижного состава до нескольких сотен вагонов. При этом лишь 17 компаний на 2012 год имеют более 5 тысяч вагонов.

Для более подробной характеристики распределения рыночной доли между всеми субъектами рынка грузовых перевозок также используют показатель, определяющий степень концентрации рынка на основе индекса Херфиндаля-Хиршмана, который для крупнейших предприятий в области грузовых перевозок на железнодорожном транспорте равен 651,30.

Исходя из расчета индекса концентрации и индекса Херфиндаля-Хиршмана можно сделать вывод о средней степени концентрации рынка грузовых перевозок с тенденцией к умеренности, следовательно, нет препятствий для укрупнения перевозочных компаний.

Анализ вышеприведенных данных был положен в основу сводного рейтинга крупных операторов подвижного состава на железнодорожном транспорте. Сводный рейтинг представлен в таблице 2. Каждый из показателей существенен для оценки деятельности компаний-операторов, однако для определения рыночной доли крупнейших предприятий следует учитывать первые четыре. Исходя из рассчитанного рейтинга, наиболее крупными участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок являются ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «Федеральная грузовая компания», ЗАО «Нефтетранссервис», ОАО «Globaltrans», ООО «Независимая транспортная компания», ООО «Трансойл». Для оценки корректности рейтинга и дальнейшего анализа деятельности компании была рассчитана доля этих крупнейших компаний-операторов в общем объеме рынка грузовых перевозок с помощью индекса концентрации. Таким образом, на долю 5 компаний приходится 50,08 % общего объема грузовых перевозок России за 2011 год, что говорит об их доминировании на исследуемом рынке.

Таблица 2 – Рейтинг грузовых операторов¹

№ п/п	Наименование оператора грузовых перевозок	Объем перевозок, млн тонн	Количество вагонов в управлении, тыс. шт.	Количество вагонов в собственности/лизинге, тыс. шт.	Средний возраст подвижного состава, лет	Отношение объема перевозок грузов к среднегодовой величине парка в управлении, тонн на вагон в год	Динамика прироста парка в управлении 2011/10	Динамика прироста объема погрузки в управляемый парк, %
1	Первая грузовая компания	1	1	1	12	7	15	13
2	Глобалтранс	4	4	3	4	11	6	11
3	Нефтетранссервис	3	3	5	8	2	4	4
4	Федеральная грузовая компания	2	2	2	14	8	1	1
5	Трансойл	6	7	4	5	15	11	6
6	RailGarant	7	6	8	1	4	3	3
7	Независимая транспортная компания	5	8	6	13	14	9	2
8	НовоТранс	9	11	11	2	1	10	7
9	Русагротранс	8	5	9	15	5	2	5
10	Газпром-Транс	13	10	10	7	6	5	15
11	Трансконтейнер	15	9	7	11	3	12	10
12	Трансгарант	12	12	12	6	9	13	8
13	Металлоинвесттранс	14	13	13	3	10	8	12
14	Евраз-Транс	11	15	14	9	12	7	9
15	ЗапСиб-ТрансСервис	10	14	15	10	13	14	14

Поскольку при расчете индекса концентрации не учитывается доля рынка, покрываемая за счет импорта, а учитывается лишь доля отечественных грузовых операторов, данный показатель весьма ярко характеризует состояние рынка грузовых перевозок как индикатор, характеризующий наличие в отрасли небольшого числа доминирующих фирм, что отличает олигополию от совершенной и монополистической конкуренции.

Вместе с тем наблюдаются тенденции к укрупнению операторов подвижного состава. За прошедший год было проведено несколько многомиллиардных сделок при участии крупных финансовых институтов по покупке более мелких операторов. Интерес при совершении данных операций представлял как подвижной состав компаний, позволяющий выходить на новые сег-

¹ Составлена автором.

менты рынка грузовых перевозок, так и рыночная доля поглощаемых компаний. Укрупнение операторов позволит реализовать более эффективное управление парком подвижного состава на сети железных дорог. Взаимодействие с большим числом частных операторов негативно сказывается на работе системы, поскольку нарушаются принципы единства и централизации.

В третьей главе «Диверсификация логистических услуг для обеспечения конкурентоспособности грузовых операторов» подчеркивается, что развитие сервисного обеспечения на рынке грузовых железнодорожных перевозок заключается в диверсификации комплекса услуг грузооператоров на рынке железнодорожных перевозок.

В деятельности крупнейших операторов рынка можно проследить несколько явно выраженных тенденций, направленных на диверсификацию видов деятельности. Постепенно операторы наращивают вагонные парки за счет слияния и/или поглощения других перспективных операторов, также из отчуждаемых операторов, чаще всего, это компании, некогда развивавшиеся из транспортных отделов крупных промышленных компаний и созданных с целью обеспечения гарантированности перевозки грузов в условиях реформирования отрасли. Более того, это может говорить о стремлении крупных промышленных предприятий к ведению стратегии логистического аутсорсинга – стремлении передавать сторонним специализированным компаниям неключевые бизнес-процессы с целью получения от продажи транспортных компаний денежных средств на развитие основного направления бизнеса.

В исследовании отмечается, что все компании, несмотря на укрупнение долей рынка, закупку нового подвижного состава, так и остаются в ранге операторов подвижного состава, в то время как рынок транспортных перевозок требует комплексной логистики, возможности организации доставки «от двери до двери», планирования перевозок и подвода грузов с учетом требований клиентов. Таким образом, в первую очередь выбирается курс на конкуренцию за счет укрупнения доли рынка путем наращивания парка вагонов и наличия значительной доли в общероссийском парке подвижного состава, реже выбирается путь повышения уровня и сложности оказываемых оператором услуг, выход за рамки только перевозки или экспедирования по железной дороге.

Вместе с тем проблемными полями можно считать уровень оказываемого сервиса и время выполнения заказов: в настоящий момент организация перевозок по железной дороге предполагает длительный срок.

Следует отметить, что вопросы стратегии диверсификации связаны, главным образом, со стремлением грузовых операторов укрепить свои позиции в условиях активно развивающегося рынка транспортных услуг. Изменения экономических, социальных и технических условий функционирования грузовых операторов существенным образом изменили требования к качеству оказываемого логистического сервиса для приспособления к внешней ситуации. Развитие конкурентного рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в России и, как следствие, появление операторов подвижного состава мирового уровня на данном рынке, а также несовершенство инфраструктуры, оставшейся во владении ОАО «РЖД», требуют преобразований в структуре и объеме оказываемых услуг, а не только расширения парка подвижного состава, его обновления. Этим во многом объясняется тот факт, что диверсификация является наиболее подходящей формой развития логистических услуг. При этом под диверсифицированным развитием логистических услуг понимается расширение структуры и спектра оказываемых логистических услуг грузовыми операторами с целью повышения эффективности их деятельности.

Рыночное пространство, обусловленное усилением конкуренции, выдвигает определенные требования к компаниям, функционирующим в нем. Именно эти требования дают толчок к развитию широкого спектра оказываемых услуг, повышая значимость комплексного обслуживания. В данном контексте диверсификация выступает катализатором развития логистических услуг железнодорожных грузовых операторов и достижения уровня провайдера, соответствующего запросам рынка. Научно-прикладная значимость стратегического развития рынка грузовых перевозок должна быть нацелена на учет изменений как внешней среды ресурсного потенциала рынка транспортных услуг, так и внутренних факторов, влияющих на логистический сервис. Само формирование стратегии преобразований в схеме оказания услуг логистическими провайдерами на железнодорожном транспорте должно быть основано

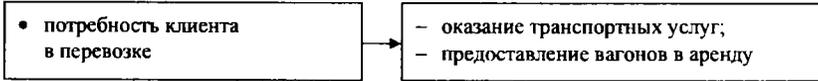
на приоритетных направлениях развития данных услуг. Таким образом, рынок транспортных услуг должен быть способен удовлетворять запросы в определенном объеме и качестве оказываемого сервиса и соответствовать определенным критериям.

Первый критерий связан с сопряженностью уровня развития рыночной инфраструктуры с темпами прогрессивных изменений на рынке транспортных услуг. Второй критерий – анализ спроса на различные логистические услуги, а также системное изучение тенденций развития спроса на сервис в области грузоперевозок на железнодорожном транспорте. Третий критерий – группы услуг ввиду своей неоднородности и специфики требуют соответствующего технического обеспечения. Четвертый критерий – переход к стадии многосторонней диверсификации видов услуг, в том числе с применением аутсорсинга. Пятый критерий – постоянное повышение качества предоставляемых логистических услуг, на базе изменяющихся потребностей рынка для более полного удовлетворения запросов потребителей.

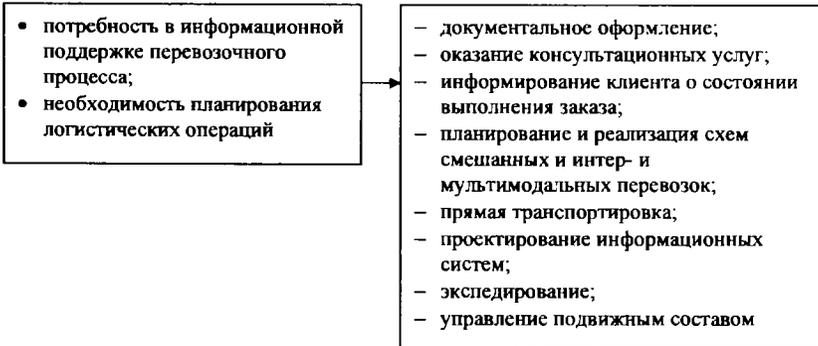
Диверсифицированная схема сферы оказания логистических услуг грузовыми операторами на железнодорожном транспорте направлена на удовлетворение потребностей клиента с одной стороны, а с другой – адаптирована к изменяющимся потребностям рынка транспортных услуг (см. рис. 3).

Базовый уровень – это минимальный уровень, который может обеспечить логистический провайдер; удовлетворяет только потребность клиентов в перевозке. Расширенный уровень предполагает учет потребностей клиента в информировании о состоянии перемещения грузов, непосредственной поддержке перевозочного процесса и переход логистического оператора на более высокий уровень. Комплексный уровень предполагает запрос от рынка грузоперевозок на полный аутсорсинг транспортной деятельности. Виртуально интегрированный уровень является наивысшим уровнем оказания услуг, когда логистический оператор способен удовлетворить потребность в решении комплексных транспортных задач, используя возможности грузоперевозчиков различного уровня. Целью таких компаний является управление логистическими процессами в рамках единого информационно-технологического процесса.

БАЗОВЫЙ УРОВЕНЬ



РАСШИРЕННЫЙ УРОВЕНЬ



КОМПЛЕКСНЫЙ УРОВЕНЬ



ВИРТУАЛЬНО ИНТЕГРИРОВАННЫЙ УРОВЕНЬ



Рисунок 3 – Схема диверсификация логистических услуг грузовых операторов на железнодорожном транспорте¹

¹ Составлен автором.

Для российского рынка железнодорожных транспортных услуг характерно наличие только первых двух уровней предоставления логистических услуг – базового и расширенного. В обобщенном виде схема предоставления логистических услуг грузовыми операторами железнодорожного транспорта представлена на рисунке 4.



Рисунок 4 – Алгоритмизированная схема предоставления транспортно-логистических услуг российскими грузовыми операторами железнодорожного транспорта¹

¹ Составлен автором в процессе исследования.

Представленная алгоритмизированная схема предполагает раскрытие процессов, происходящих на двух уровнях: от предоставления вагонов в аренду либо осуществления перевозочного процесса силами оператора грузоперевозок до уровня, когда потребность клиента не ограничивается простой перевозкой, а есть потребность в услугах планирования перевозочного процесса.

Анализируя возможности транспортного рынка, нам представляются наиболее оптимальными к применению понятия «мультисорсинг», «глобальный сорсинг», которые основаны не только на разумном использовании ресурсов, но и подразумевают разработку долгосрочной стратегии развития сферы логистических услуг и будут способствовать выходу операторов железнодорожного транспорта на более глобальный и качественно высокий уровень оказания этих услуг.

Данные понятия включают в себя перевозочный процесс и все сопутствующие потоки (информационный сервис, IT-технологии, формирование новой технологической базы организации взаимодействия цепочки «железнодорожный + водный + автомобильный транспорт – оператор – клиент), построение глобальных цепей поставок и т. д.). Дальнейшее развитие сферы логистических услуг в области управления грузовыми перевозками будет происходить по пути их укрупнения, разделения сфер влияния в зависимости от комплекса и объема услуг, которые могут быть предложены клиенту, а также расширения логистических цепей на макро и мезоуровнях.

В заключении диссертации сформулированы основные положения и выводы диссертационного исследования, а также вытекающие из разработки проблемы рекомендации автора.

Основные результаты диссертационного исследования опубликованы в следующих работах:

**Статьи в научных журналах и изданиях,
которые включены в перечень российских рецензируемых
научных журналов и изданий для опубликования основных
научных результатов диссертаций**

1. *Гузенко, Н. В.* Развитие рынка операторских услуг на железнодорожном транспорте: проблемы и перспективы [Текст] / Н. В. Гузенко // Вестник Томского государственного университета. – 2010. – № 340. – 0,4 п. л.
2. *Гузенко, Н. В.* Об устойчивости рыночных сегментов функционирования железнодорожного транспорта [Текст] / Н. В. Гузенко, Э. А. Мамаев, А. В. Гузенко // Вестник Северо-Осетинского государственного университета. – 2012. – № 1. – 0,8 / 0,3 п. л.
3. *Гузенко, Н. В.* Диверсификация логистических услуг российского рынка железнодорожных перевозок [Текст] / Н. В. Гузенко // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. – 2013. – № 4. – 0,7 п. л.

Статьи, опубликованные в других изданиях

4. *Гузенко, Н. В.* Анализ рынка логистических провайдеров [Текст] / Н. В. Гузенко // Рубикон. Актуальные вопросы экономики и права : сб. науч. работ молодых ученых. – Ростов н/Д, 2010. – Вып. 57. – 0,4 п. л.
5. *Гузенко, Н. В.* Развитие комплекса логистических услуг операторов железнодорожного транспорта [Текст] / Н. В. Гузенко // Эффективная логистика : сб. науч. статей участников IV Всерос. науч.-практ. конф. с междуна-род. участием. – Челябинск, 2010. – 0,3 п. л.
6. *Гузенко, Н. В.* Развитие системы управления перевозочным процес-сом на железнодорожном транспорте на принципах логистики [Текст] / Н. В. Гузенко // Экономика региона и ее инфраструктурное обеспечение в контексте социально-экономических изменений : материалы межрегион. практ. конф. профес.-преподават. состава и молодых ученых (22 апреля 2010 года) / Рост. гос. эконом. ун-т (РИНХ). – Ростов н/Д, 2011. – 0,3 п. л.

7. *Гузенко, Н. В.* Структурная реформа железнодорожного транспорта: проблемы и перспективы [Текст] / Н. В. Гузенко // Экономика региона и ее инфраструктурное обеспечение в контексте социально-экономических изменений : материалы межрегион. практ. конф. профес.-преподават. состава и молодых ученых (27 апреля 2011 года) / Рост. гос. эконом. ун-т (РИНХ). – Ростов н/Д, 2011. – 0,3 п. л.

8. *Гузенко, Н. В.* Развитие конкурентных сегментов грузовых перевозок на железнодорожном транспорте [Текст] / Н. В. Гузенко // Новые подходы к развитию логистики в формате Россия – член ВТО: Отвечая на вызовы. Расширяя возможности (VIII Южно-Российский логистический форум). – Ростов н/Д, 2012. – 0,4 п. л.

9. *Гузенко, Н. В.* Анализ международного опыта построения терминально-логистических систем на железнодорожной сети [Текст] / Н. В. Гузенко // Теория и практика коммерческого посредничества в сфере обращения : материалы регион. науч.-практ. конф. студентов и аспирантов / Рост. гос. эконом. ун-т (РИНХ). – Ростов н/Д, 2012. – 0,4 п. л.

10. *Гузенко, Н. В.* Формирование и развитие рынка железнодорожных транспортных услуг [Текст] / Н. В. Гузенко // Наука и образование в жизни современного общества : сб. науч. тр. по материалам международ. науч.-практ. конф. (29 октября 2012 года) : в 12 ч. – Тамбов, 2012. – Ч. 8. – 0,3 п. л.

11. *Гузенко, Н. В.* Тенденции развития российского рынка логистических услуг в сфере оперирования подвижным составом [Текст] / Н. В. Гузенко // Закономерности и тенденции развития науки в современном обществе : материалы международ. науч.-практ. конф. – Уфа, 2013. – 0,4 п. л.

12. *Гузенко, Н. В.* Устойчивость операторской деятельности на железнодорожном транспорте [Текст] / Н. В. Гузенко // Вопросы экономики и права : сб. науч. ст. аспирантов и соискателей уч. степ. канд. наук / Рост. гос. эконом. ун-т (РИНХ). – Ростов н/Д, 2013. – Вып. 11. – 0,4 п. л.

Подписано в печать 24.05.2013. Формат 60x84/16. Объем 1,0 уч.-изд. л.
Печать цифровая. Бумага офсетная. Гарнитура «Times New Roman».
Тираж 120 экз.

102