

## **Организация и планирование перевозок грузов железнодорожным транспортом в современной России**

*Малахова Юлия Павловна*

*Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна  
магистрант*

### **Аннотация**

В данной статье рассматриваются положительные и отрицательные стороны перевозок грузов железнодорожным транспортом, оценивается текущее состояние, дается экспертный прогноз на ближайшие годы.

**Ключевые слова:** грузоперевозки, железнодорожный транспорт, грузоотправитель, грузополучатель.

## **Organization and planning of freight traffic by rail in modern Russia**

*Yulia Pavlovna Malakhova*

*St. Petersburg State University of Industrial Technologies and Design  
Master student*

### **Abstract**

In this article addressed the positive and the negative sides of transport goods by rail, assesses the current, presents professional forecast in the coming years.

**Keywords:** cargo transportation, railway transport, consignor, freight turnover.

Единство всей Российской экономики, в большинстве своем зависит от железнодорожного транспорта, являясь государственно-образующим сектором, он в то же время выполняет задачи стабилизации Российской экономики. Сегодня, важно не только осуществление перевозок в срок, но организация качественного транспортного обслуживания с минимальными затратами на перевозку, что требует подключения новых, качественных и конечно же удобных как для грузоотправителей, так и для грузополучателей технологий перевозок грузов.

Если смотреть на железно дорожные перевозки с экономической точки зрения, то необходимо отметить, что срок службы одного вагона составляет около 30 лет, за счет чего ж/д перевозки оказываются более выгодными.

Однако, у ж/д перевозок есть и недостатки:

- низкая скорость передвижения железнодорожных составов;
- частая смена тарифов на перевозки;
- проблемы с получением разрешений от РЖД на перевозку грузов собственникам вагонов.

В то же время, сегодня Россия находится на втором месте в мире по объему грузоперевозок ж/д транспортом.

Анализируя настоящее состояние сектора, необходимо отметить, что большинство экспертов говорят о приближении кризиса в этой отрасли, что подтверждают статистические данные[1]. Отталкиваясь от полученных сведений Росстата, можно сказать о том, что на протяжении последних пяти лет грузооборот в России почти не менялся, однако, эта видимая стабильность скрывает ежегодное снижение объемов грузоперевозок.

Сегодня, грузовые перевозки составляют свыше 80% от годовой прибыли железно дорожного транспорта, их востребованность можно объяснить традиционно большим расстоянием отправителя и получателя, в связи с чем их планированию отводится весьма большое значение.

Переход от плановой к рыночной экономике полностью изменил систему планирования грузоперевозок. Транспортным предприятиям и железным дорогам предоставили хозяйственную самостоятельность, которая позволила им самостоятельно планировать продажи, оказывать услуги, выполнять работы и формировать спрос. Однако, вместе с этими изменениями возросла, и их экономическая ответственность [2].

В связи с разрывом хозяйственных связей, возникла необходимость в создании определенных корпоративных структур, способных объединить всех участвующих в технологической цепочке не выходя за рамки выбранной стратегии развития. В процесс осуществления грузоперевозок всегда задействовано множество различных компаний, организаций, так как без других участников рынка, доставить груз самостоятельно неосуществимая задача [3].

Усилившееся влияние крупных компаний, вызвало необходимость в оптимизации размеров и направлений грузопотоков. Организационные подразделения ж/д транспорта нуждаются в разработке новой, обоснованной политики, которая позволит им успешно развиваться в будущем. В сложившихся условиях, стратегическое планирование призвано минимально удовлетворять интересы заинтересованных групп и делать работу компаний максимально прозрачной и управляемой.

Для того чтобы уверенно держаться на рынке, любой организации необходимо придерживаться стратегии планомерного и управляемого роста и развития, соблюдая такие ограничения как:

- пределы роста - экзогенны;
- пределы развития - эндогенны.

Различие между экзогенами и эндогенами в том, что экзогенны, располагаются снаружи системы, а эндогенны внутри.

По прогнозам экспертов, в ближайшие годы в сфере грузоперевозок железнодорожным транспортом в России ожидается: рост тарифов РЖД (около 10%), уменьшение объемов импортируемых товаров и снижение платежеспособность заказчиков [4].

Однако, несмотря на все существующие проблемы в сфере железнодорожного транспорта, он играет огромную роль в поддержании национальной экономики, а также реализации социально-значимых услуг в сфере перевозок. В связи с природно-климатическими и политико-экономическими условиями Российской Федерации, именно ж/д транспорт выполняет важнейшие задачи реализации перевозок грузов с максимальным удовлетворением спроса. Поэтому, оценка организации и планирования перевозок грузов железнодорожным транспортом в современной России столь важная задача, требующая постоянного анализа и решения.

### **Библиографический список**

1. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 №848 (ред. От 02.11.2013г.) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России» (2010-2020 гг.) // Правовая справочно-информационная система «Гарант».
2. Распоряжение правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р «Транспортная стратегия Российской федерации на период до 2030г» // Правовая справочно-информационная система «Гарант».
3. Официальный сайт компании. Российские железные дороги. URL: <http://rzd.ru>
4. Терёшина Н.В. Экономика железнодорожного транспорта под ред. Н.П. Терёшиной, Л.П. Левицкой, Л.В. Шкуриной М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. 536с.