

Конкурентные преимущества железнодорожного транспорта

Комарова Алла Юрьевна

Тихоокеанский государственный университет

Магистрант

Аннотация

В данной статье рассмотрены перспективы развития железнодорожного транспорта. Выполнена оценка предоставляемых услуг железнодорожным транспортом, выявлены главные проблемы. Предоставлены рекомендации по решению данных проблем.

Ключевые слова: конкурентоспособность, железнодорожный транспорт.

Competitive advantages of railway transport

Alla Komarova

Pacific National University

Master's student

Abstract

This article discusses the prospects for the development of railway transport. The assessment of the services provided by rail was made, the main problems were revealed. Recommendations were provided to solve these problems, external and internal factors of influence

Keywords: The competitiveness, rail transport, influence factor

Нынешний этап развития экономики России сопровождается увеличением объемов грузоперевозки, при этом темпы роста для разных видов транспорта не одинаковы. Грузоперевозки динамично используют конкурентные преимущества в разных видах транспорта, которые обусловлены ценой, временем и качеством доставки. Ведущим звеном в транспортной системе является железнодорожный транспорт.

В развитии государства железнодорожный транспорт играет важную роль, так как обеспечивает развитие и функционирование всех отраслей производства, а также выполняет перевозки важных грузов. Железнодорожный транспорт является важной отраслью хозяйства, обеспечивая целостность и экономическую безопасность государства. Данный вид транспорта в России выступает как одна из крупнейших отраслей хозяйства и является звеном социальной и производственной инфраструктуры.

Сегодня протяженность железнодорожной сети составляет 1,2 млн. км. Эксплуатационная длина магистральных железных дорог в РФ приходится 88,7 тыс. км, (что составляет 7% протяженности железных дорог мира). Если

сравнивать с США, то располагает более протяженной, чем Россия, сетью железных дорог – 188 тыс. км. Россия по показателю «густота транспортной сети» находится позади экономически развитых стран. Этот показатель составляет 5,1 км/1000км. кв, это в 5 раз меньше, чем в США, в 6- раз меньше, чем в Белоруссии и Украине, и 10 раз меньше, чем в, Германии [1].

В России существует огромная транспортная система, обеспечивающая доставку и перевозку пассажиров и грузов. Все виды транспорта тесно взаимосвязаны между собой: автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный, трубопроводный. Особая роль железных дорог РФ определяется большими расстояниями перевозки. Взять, к примеру, европейские страны, то основным видом транспорта будет, является автомобильный транспорт. А что касается России, то на данный момент ведущие позиции занимает железнодорожный транспорт, как по грузообороту, так и по пассажирообороту.

Более 47% пассажирооборота и почти 50 % грузооборота приходится на долю железнодорожного транспорта от всех видов транспорта страны.

Существуют факторы, влияющие на железнодорожную отрасль - косвенные, а также факторы внешней среды прямого воздействия. К факторам внешней среды прямого воздействия относят: конкурентов, партнеров, клиентов, поставщиков, контролирующие органы и законы. Конкурентами железнодорожного транспорта является следующий вид транспорта: трубопроводный, автомобильный, воздушный и речной. Ярким примером трубопроводного транспорта является постройка нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан», длина данного трубопровода составляет 2757 км и мощностью 30 млн. тонн в год. Нефтепровод проходит от Тайшета до Сковородино (граница между Амурской область и Китаем) [2]. Автомобильный транспорт составляет конкуренцию только на небольшие расстояния (200 – 300 км). На дальние расстояния конкурентом приходится воздушный транспорт – это при перевозке пассажиров. Средняя скорость самолета – 800 км/час, а вот у железнодорожного транспорта 40-50 км/час.

К факторам косвенного воздействия внешней среды относят: демографические, экономические и научно-технические факторы. Экономические факторы: количество перевозимого груза, это фактор, который оказывает огромное влияние на стоимость перевозки; уровень цен на топливо, материалы, электроэнергию, развитие экономических связей регионов; инфляция, расходы на амортизацию. Демографические факторы: занятость и численность населения. Научно – технические факторы: внедрение новой техники и программного обеспечения, технология работ, данные факторы оказывают влияние на себестоимость перевозок и эксплуатационные расходы [3].

Исходя из выше сказанного, можно сделать вывод о том, что у железнодорожного транспорта есть достойные конкуренты, которые делят рынок транспортных услуг.

Есть ряд преимуществ железнодорожного транспорта [3]:

- независимость от погодных условий – 90% путей сообщения работает без сбоев при перепадах температур. Нынешняя техника позволяет строительство железных дорог в любых районах, эксплуатация и строительство дорог на равнинах значительно дешевле, чем в горах. С эксплуатационной точки зрения пологий профиль железнодорожной линии и прямая трасса – эффективны;

- высокая провозная и пропускная способность, исчисляемая миллионами пассажиров и десятки миллионов тонн грузов в год в любом направлении;

- железнодорожный транспорт создает прямую связь между крупными предприятиями, это уменьшает число дорогостоящих перевозок;

- перевозка различных видов груза;

- грузоподъемность и высокий уровень безопасности;

- невысокая стоимость перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

Поэтому на дальние расстояния в сегменте перевозок железнодорожный транспорт является главным видом среди всех транспортов общего пользования.

Но существует и недостатки, за счет которых, данный вид транспорта уступает своим конкурентам. К недостаткам относят следующие характеристики [3]:

- отсутствие железнодорожного транспорта ведет к низкой возможности доставки груза в пункт назначения; в таком случае на помощь приходит автомобильный транспорт;

- железнодорожный транспорт является большим потребителем металла (на 1 км магистральной линии используется, 120-200 т металла не считая подвижного состава);

- скорость перевозки;

- ценовая политика;

- первоначальная стоимость основных фондов высокая, срок окупаемости железнодорожных объектов 7-10 лет, что характеризует медленную отдачу капитальных вложений.

Нужно отметить, что недостатки транспорта ощутимы в меньшей степени перевозки массовых грузов.

Преобладание железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг при низком качестве транспортной продукции связано с тем, что перевозятся по железным дорогам – массовые грузы. Спрос на перевозку не обладает степенью эластичности, что позволяло бы перевести грузопотоки на другой вид транспорта.

Для решения данных проблем, можно предложить маркетинговые решения, с целью повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок:

- сделать акцент на постоянных (основных) клиентов – грузоперевозчиков, разработать спецпредложения по перевозке груза;

- пересмотреть ценовую политику, за счет государственного бюджета и привлечения отечественных и иностранных инвесторов;
- подготовить и реализовать индивидуальный подход к запросам клиентов в транспортных услугах;
- необходимо создать благоприятные условия для транспортного взаимодействия с дорогами стран СНГ в межгосударственном сообщении;
- реорганизация организационно – управленческих и производственных структур, приведение в соответствие требованиям бизнеса, государства;
- перейти в разряд партнеров из разряда конкурентов;
- создать особый подход к запросам клиентов в транспортных услугах.

Улучшение производственных процессов и максимальное устранение недостатков железнодорожного транспорта, которые проходят на стадии работы с партнерами и клиентами, а так же взять на внимание, то, что конкурентов нужно и необходимо сделать своими партнерами, тогда популярность перевозок заметно будет расти, вследствие чего, грузооборот увеличится вместе с доходами предприятия.

Библиографический список

1. Положение железнодорожного транспорта в социально-экономической системе и перспективы реформирования рынков железнодорожных перевозок в странах ЕС, и в некоторых странах ОЭСР и СНГ / А. Н. Голомолзин [и др.] // Бюллетень транспортной информации : информационно-практический журнал. 2014. № 3. С. 3-20; С. 19-20
2. Официальный сайт «Транснефть». URL: <http://cupvsto.transneft.ru/about/> (дата обращения: 29.03.2016).
3. Галабурда В.Г., Персианов В.А., Тимошин А.А. Единая транспортная система. Учебник для вузов. М.: Транспорт, 1999. 303 с.
4. Багиев Г. Л., Тарасевич В. М., Анн. Х. Маркетинг. СПб.: Питер, 2012. 736 с.
5. Якобсон А. Я., Калюжнова Н. Я. Маркетинг: общий курс : учеб. пособие для студентов вузов. М.: Омега-Л, 2013. 476 с.