

Этапы формирования целевой модели комплексной транспортной услуги в сфере грузовых перевозок

В. В. ЗУБКОВ¹, Н. Ф. СИРИНА²

¹ Акционерное общество «Федеральная грузовая компания» (АО «ФГК»), Екатеринбург, 620034, Россия

² Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Уральский государственный университет путей сообщения» (ФГБОУ ВО УрГУПС), Екатеринбург, 620034, Россия

Аннотация. В современных условиях сокращения грузовой базы актуализирована необходимость создания стратегии более совершенного развития конкурентоспособности промышленных и производственных предприятий. Решение этой задачи требует всестороннего подхода, предполагающего сокращение расходов и увеличение доходов, базирующегося на оценке экономической результативности. Одним из способов решения данного вопроса является снижение добавленной стоимости готовой продукции.

С целью снижения уровня себестоимости транспортных услуг необходимо интегративное повышение эффективности всех участников перевозочного процесса, а при рациональном перераспределении и взаимодействии транспортных бизнес-процессов исключение неэффективных субъектов, антиконкурентов с рынка транспортных услуг в сфере грузовых перевозок.

В статье представлена целевая модель комплексной транспортной услуги, обеспечивающая единство пространства транспортных услуг. Рассмотрены этапы формирования модели с учетом категорий перевозок. Установлены новые главные критерии качества для потребителей комплексной транспортной услуги.

Предлагаемая система формирования целевой модели комплексной транспортной услуги обеспечивает снижение себестоимости перевозки, добавленной стоимости готовой продукции, стимулирует рост эффективности и конкурентоспособности промышленных, производственных предприятий и субъектов транспортных услуг.

Ключевые слова: целевая модель; комплексная транспортная услуга; субъекты транспортных услуг

Введение. Продукцией транспортной отрасли в сфере грузовых перевозок является количество отправленных и перевезенных тонн груза от производителя к потребителю. При этом выполнение этих услуг увеличивает стоимость готовой продукции. Потребителя интересует конечный результат, т. е. поступление к нему готовой продукции и ценовая доступность.

Главными критериями для потребителей транспортной отрасли [1] являются:

1. Сохранность перевозимого груза [2] или товара ($K_{сохр}$).
2. Безопасная перевозка [2] готовой продукции ($K_{без}$).
3. Скорость доставки грузов [2], товаров ($K_{ск}$).

4. Постоянство и массовость перевозки [3] продукции ($K_{пост}$).

5. Ценовая доступность [3] и рациональность транспортных услуг ($K_{цен}$).

При осуществлении транспортных услуг эти критерии взаимно предопределены и предполагают увеличение конкурентоспособности, но не оказывают влияния на замедление темпов роста добавленной стоимости готовой продукции, для чего требуется комплексное снижение себестоимости транспортных услуг.

Все перевозки транспортной отрасли Российской Федерации (далее — РФ) в сегменте грузовых перевозок систематизируются в следующие категории:

1. *Внутренние перевозки промышленных и производственных предприятий.* Входят в технологический процесс производства продукции, оказывают влияние на цикл производства (Пц). Технологические перевозки выполняются разными видами транспорта. Расходы, связанные с технологическими перевозками ($Z_{п.п}$), входят в себестоимость продукции ($C_{г.п.п}$).

2. *Промышленные перевозки.* Входят в процесс товаро- и грузодвижения. Объединяют деятельность объектов межотраслевого транспорта, но не консолидируют другие виды транспорта. Расходы, связанные с промышленными перевозками ($Z_{п.п}$), входят в добавленную стоимость готовой продукции ($D_{г.п.п}$).

3. *Региональные перевозки.* Входят в перевозочный процесс внутри региона. Тариф ($T_{рег.пер}$) является составляющей добавленной стоимости продукции и показателем транспортных и производственных бизнес-процессов внутри региона. На выходе конечный результат — прибыль ($P_{рег.п}$).

4. *Межрегиональные перевозки.* Входят в перевозочный процесс между регионами. Тариф ($T_{м.рег.пер}$) является составляющей добавленной стоимости продукции и показателем транспортных бизнес-процессов между регионами. Конечный результат межрегиональной перевозки — прибыль ($P_{м.рег.п}$).

5. *Международные перевозки.* Входят в перевозочный процесс между государствами и странами. Тариф ($T_{межд.пер}$) является составляющей добавленной

стоимости продукции и показателем внешнеторговых процессов как в экспорте, так и в импорте транспортных услуг, способности транспортной отрасли РФ конкурировать на международном рынке транспортных услуг. Результат международной перевозки — прибыль ($P_{\text{межд.п}}$).

6. *Транзитные перевозки.* Входят в транзитный для отечественной транспортной системы перевозочный процесс. Тариф ($T_{\text{тр.пер}}$) является показателем способности транспортной отрасли страны предоставить качественный транзит товаров и грузов, способности конкурировать с другими видами транспорта на международном рынке. Результат данной перевозки — прибыль ($P_{\text{тр.п}}$).

На рис. 1 представлена структура действующей модели транспортных услуг на рынке грузовых перевозок, в ней можно отметить преобладающие воздействия транспортно-логистического бизнеса. Данная тенденция характерна не для всех видов транспорта.

Так, в категориях внутренних и промышленных перевозок в железнодорожной системе участвуют различные субъекты транспортных услуг, делая рынок сложным, а технологический процесс несовершенным. Финансовые издержки, допущенные от несовершенства рынка, распределяются на потенциальных производителей. Категория региональных перевозок, обеспечиваемая ресурсами локальных перевозчиков, находится в стадии развития и требует всестороннего изучения. В категориях межрегиональных, международных и транзитных перевозок используется ресурс только одного перевозчика.

На рис. 2 представлена структура действующей модели транспортных услуг на рынке грузовых перевозок в железнодорожной отрасли. Особенностью данного рынка является большое количество транспортно-обеспечивающих и транспортно-логистических компаний на начальном этапе формирования перевозки и отсутствие потенциальных конкурентных перевозчиков во всех категориях перевозок.

Указом Президента РФ от 21 декабря 2017 г. № 618 «Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции» п. 2 определено, что одной из целей совершенствования государственной политики по развитию конкуренции является повышение удовлетворенности потребителей за счет расширения услуг и снижения цен. Пунктом 3 определено в качестве основополагающих принципов государственной политики по развитию конкуренции сокращение доли хозяйствующих субъектов, контролируемых государством, в общем количестве хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность на товарных рынках [4]. Для реализации решений Президента РФ необходим поиск альтернативных моделей рынка [5] грузовых железнодорожных перевозок, при этом целесообразно использовать модель [5], обеспечивающую снижение добавленной стоимо-

сти на основе уменьшения роста ценности товаров в результате перевозки.

Целевая модель комплексной транспортной услуги: этапы ее формирования. Авторами статьи предложены целевая модель комплексной транспортной услуги и этапы ее формирования, определены субъекты транспортных услуг.

Целями бизнес-стратегии формирования целевой модели комплексной транспортной услуги являются:

1. Конструирование условий для стабильного возрастания конкурентоспособности экономики страны.
2. Оптимизация и реструктуризация товаро- и грузодвижения, обеспечивающие стабильное снижение транспортных расходов и увеличение рациональности видов транспортных услуг.
3. Обеспечение лидирующего положения РФ на международном рынке транспортных услуг за счет совокупного развития железнодорожного транспорта и других видов транспорта, пропорционально увязанных с экономическим ростом и развитием отраслей экономики и регионов страны.

Достижение целей бизнес-стратегии возможно при решении следующих задач:

1. Развитие рынка транспортных услуг на основе консолидации участников производства продукции и товаро-грузодвижения.
2. Снижение добавленной стоимости готовой продукции за счет совершенствования технологического процесса на рынке транспортных услуг.
3. Создание условий для конкурентоспособности, как железнодорожного транспорта, так и всей транспортной отрасли во всех категориях перевозок.

Поэтапная реализация этих задач обеспечивается в предлагаемой целевой модели комплексной транспортной услуги [6, 7].

На рис. 3 представлена структура целевой модели комплексной транспортной услуги на железнодорожном транспорте и этапы ее формирования. При ее создании использованы метод интеграции и механизм адаптации в сочетании. Метод интеграции направлен на совершенствование бизнес-процессов между промышленными, производственными объектами и субъектами транспортных услуг, укрепление взаимосвязей между различными видами транспорта и развитие международных взаимосвязей. Метод адаптации направлен на взаимное технологическое урегулирование взаимоотношений всех потребителей и участников транспортных услуг к изменяющимся внутренним и внешним условиям.

На первом этапе развития целевой модели (категория внутренние перевозки) сформирован новый субъект транспортной услуги — подразделение комплексной транспортной услуги (ПКТУ) [6].

На втором этапе (категория промышленные перевозки) ПКТУ объединяет в себе функции субъ-

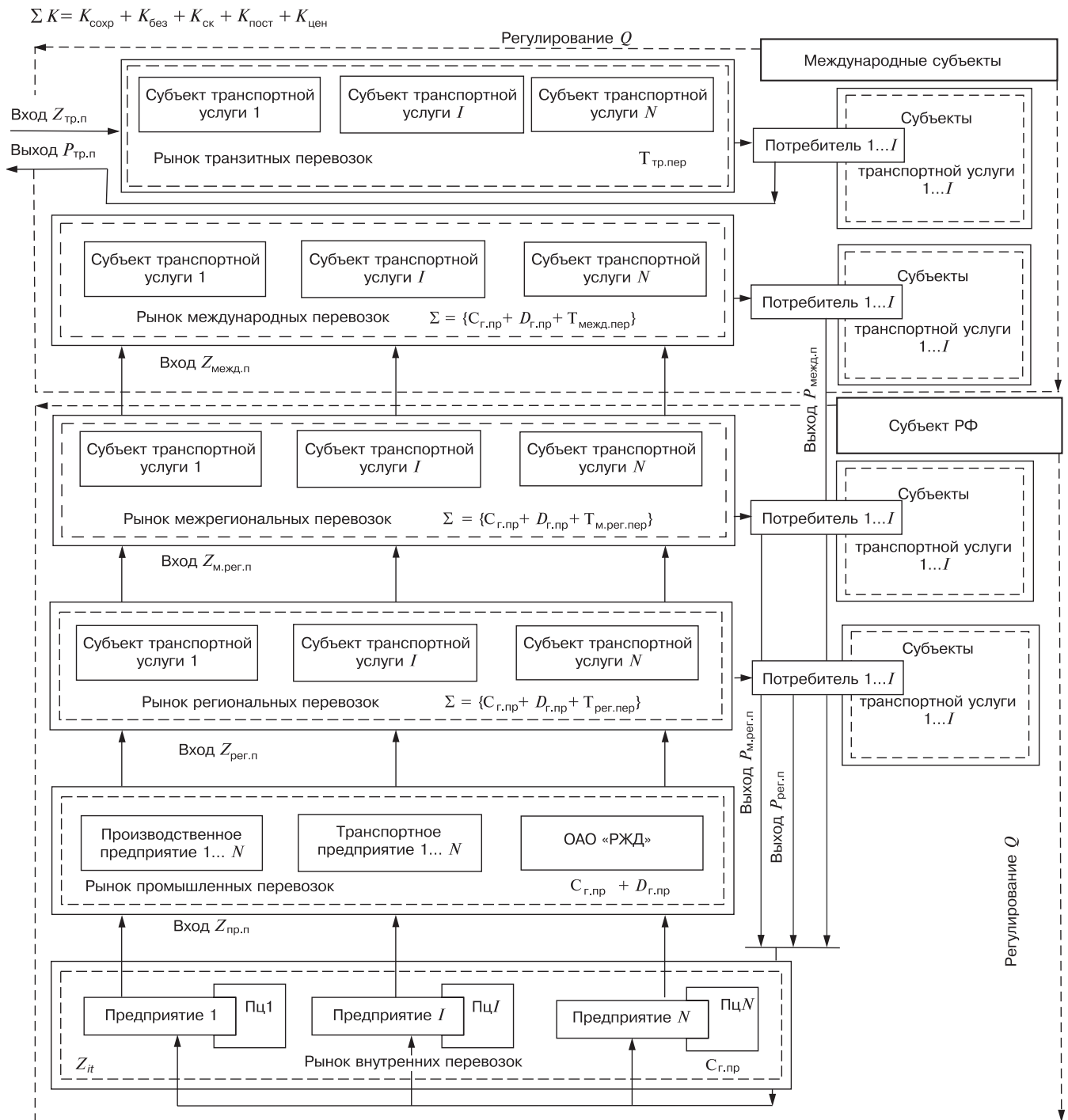


Рис. 1. Структура действующей модели транспортных услуг на рынке грузовых перевозок

Fig. 1. Structure of the current model of transport services in the freight market

ектов транспортных услуг: владельца подвижного состава, оператора подвижного состава, грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора, транспортно-обеспечивающих компаний [6, 8]. На данном этапе слияние субъектов транспортных услуг на основе консолидации участников производства продукции и товаро- и грузодвижения приводит к оптимизации

транспортных расходов и увеличению доходов производителей товаров и грузов. Формируется программа по оптимизации себестоимости транспортных услуг в результате внедрения эффективных методов организации работ и управления персоналом, внедрения передовых технологий и консолидации объектов производства и видов транспорта.

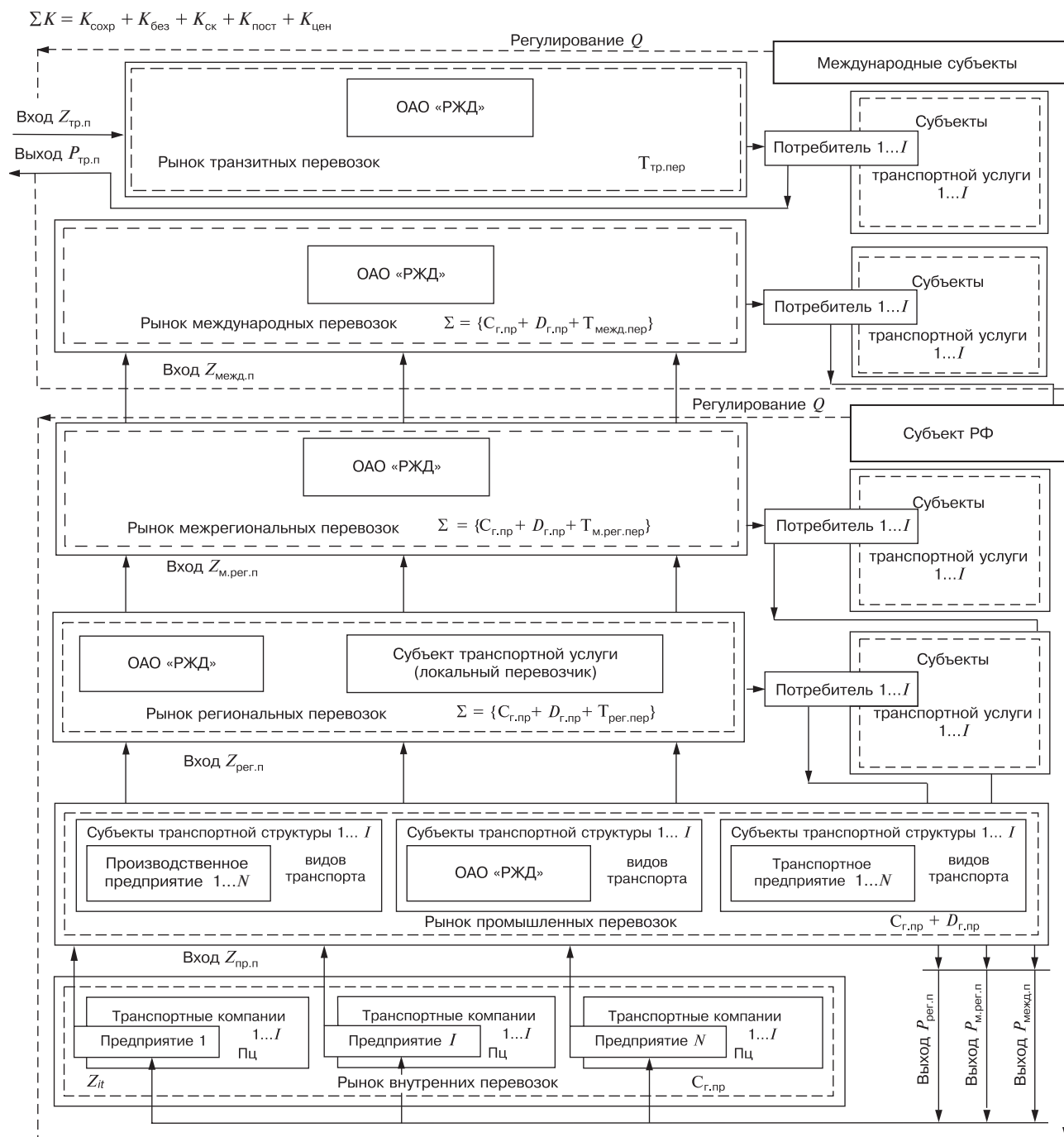


Рис. 2. Структура действующей модели транспортных услуг на рынке грузовых перевозок в железнодорожной отрасли
 Fig. 2. Structure of the current model of transport services in the freight market of railway sector

На третьем этапе (категория региональные перевозки) происходит формирование нового субъекта транспортных услуг — региональных грузовых транспортных компаний, которые выполняют функции локального перевозчика, функции оперирования грузовыми станциями и железнодорожными участками, являются владельцами ПКТУ.

Наличие данного субъекта исключает:

1. Технологические и экономические преграды для создания чистой конкуренции между перевозчиками, участниками товаро-и грузодвижения.

2. Необъективное и экономически нерациональное формирование государственных тарифов на перевозки грузов.

3. Возможность некачественного обслуживания мелких грузоотправителей и станций на малодоступных участках сети железных дорог.

$$\Sigma K^{\text{комп}} = K^{\text{комп}}_{\text{цикл}} + K^{\text{комп}}_{\text{зак}} + K^{\text{комп}}_{\text{над}} + K^{\text{комп}}_{\text{спр}} + K^{\text{комп}}_{\text{цен}} + K^{\text{комп}}_{\text{тр.об}} + K^{\text{комп}}_{\text{без.эк}} + K^{\text{комп}}_{\text{тр.обсл}}$$

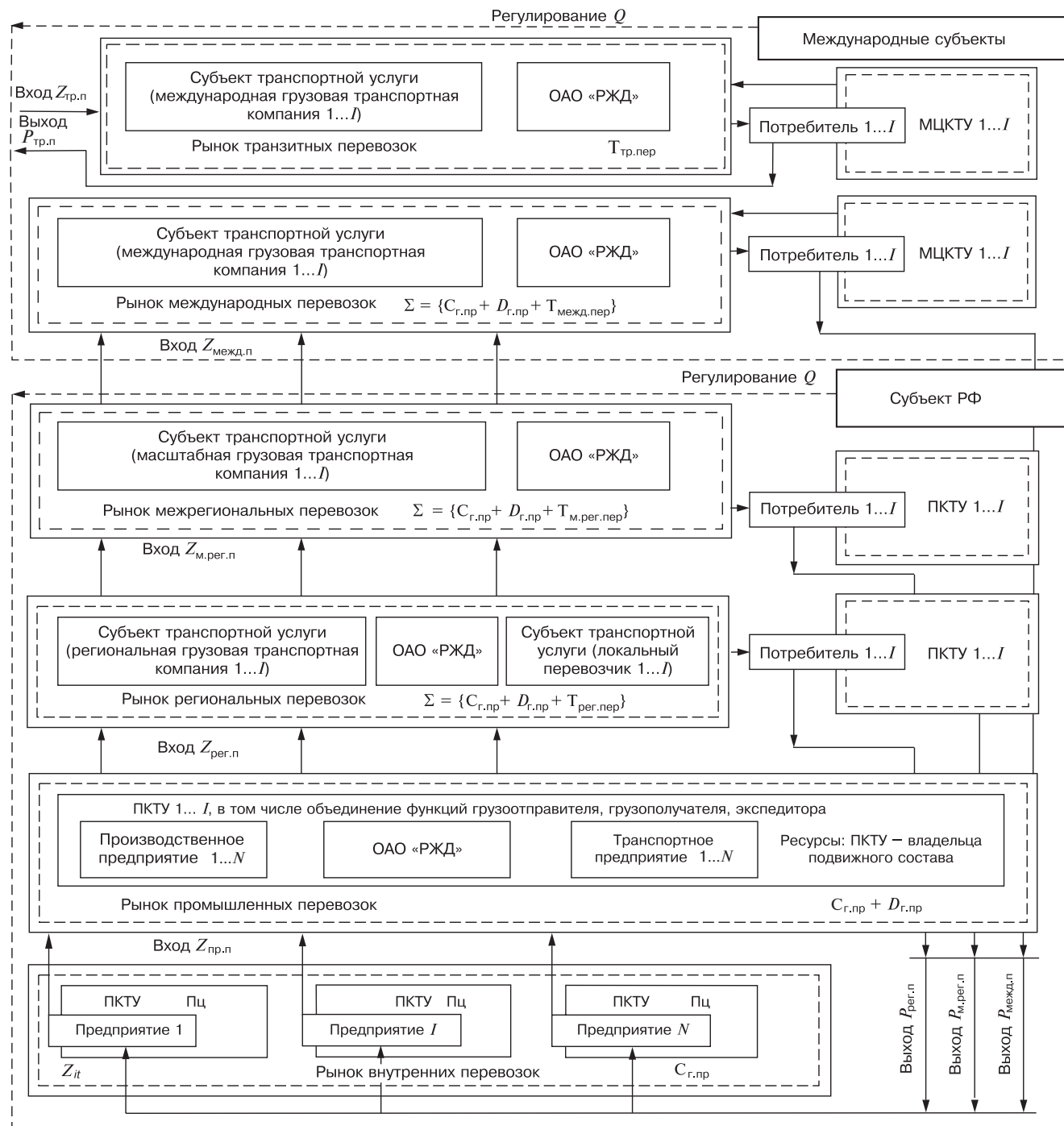


Рис. 3. Структура целевой модели комплексной транспортной услуги на железнодорожном транспорте

Fig. 3. Structure of the target model of integrated transport services in railway transport

создает предпосылки:

1. Объективности расчета экономической деятельности перевозчиков и владельца инфраструктуры.
2. Увеличения эффективности железнодорожного транспорта с учетом выделения инфраструктуры ОАО «РЖД» от рынка транспортных услуг на малодейственных линиях и участках железных дорог.

3. Совершенствования государственной тарифной политики.

На четвертом этапе (категория межрегиональные перевозки) происходит трансформация региональных грузовых транспортных компаний в масштабные грузовые транспортные компании [6].

Особенности данного этапа:

1. Полный географический, масштабный охват обслуживаемых владельцев груза и товара, грузовых станций.

2. Полное и эффективное использование пропускной способности железнодорожной сети.

3. Интегрированная система диспетчеризации и управления перевозочным процессом всех транспортных компаний.

4. Объединенный и единый технологический процесс всех форм собственности комплексной транспортной услуги.

На пятом этапе происходит формирование международных грузовых транспортных компаний. Данный этап характерен созданием:

1. Международных центров комплексной транспортной услуги (МЦКТУ) во взаимодействии с администрациями стран и другими международными транспортными компаниями «пространства 1520», государствами евразийского пространства.

2. Государственной системы дотаций международным транспортным компаниям и владельцу инфраструктуры.

3. Новой конкурентоспособной международной тарифной системы.

На шестом этапе транзитные перевозки осуществляются как сетевым перевозчиком [2], так и международными грузовыми транспортными компаниями, чем создаются справедливые конкурентные условия по обеспечению доступности пропускных способностей инфраструктуры. Снижается финансовая нагрузка с государства, направленная на субсидирование инфраструктуры железнодорожной отрасли.

Целевая модель позволяет решить следующие задачи:
на государственном уровне:

1. Развитие чистой конкуренции в сегменте транспортных услуг.

2. Снижение транспортных издержек.

3. Высокий уровень качества комплексной транспортной услуги.

4. Формирование системы для привлечения инвестиций в железнодорожную отрасль.

на уровне потребителей транспортных услуг:

1. Высокий уровень технологического процесса транспортных услуг в консолидации объектов и мощностей.

2. Повышение качества транспортных услуг с пропорциональным снижением добавленной стоимости на готовую продукцию.

3. Снижение себестоимости продукции и увеличение оборотных финансовых средств.

на уровне владельца железнодорожной инфраструктуры:

1. Формирование единого эффективного технологического процесса управления на всей сети железных дорог.

2. Привлечение новых инвестиций в железнодорожную отрасль.

3. Увеличение стоимости инфраструктуры железнодорожной отрасли.

4. Повышение производительности труда за счет оптимизации производственных издержек.

5. Создание равнозначных условий на рынке грузовых перевозок для всех субъектов транспортных услуг.

В предлагаемой целевой модели комплексной транспортной услуги главными критериями качества [1] являются:

1. Соблюдение комплексного транспортного цикла в производстве продукции ($K_{\text{цикл}}^{\text{комп}}$).

2. Удовлетворение комплексности заказа транспортной услуги ($K_{\text{зак}}^{\text{комп}}$).

3. Надежность комплексной транспортной услуги ($K_{\text{над}}^{\text{комп}}$).

4. Полнота комплексного удовлетворения спроса на транспортную услугу ($K_{\text{спр}}^{\text{комп}}$).

5. Ценовая доступность и прозрачность комплексной транспортной услуги ($K_{\text{цен}}^{\text{комп}}$).

6. Комплексная транспортная обеспеченность территории ($K_{\text{тр.об}}^{\text{комп}}$).

7. Безопасность и экологичность комплексной транспортной услуги ($K_{\text{без.эк}}^{\text{комп}}$).

8. Комплексность транспортного обслуживания ($K_{\text{тр.обсл}}^{\text{комп}}$).

Заключение. Критерии комплексной транспортной услуги в предложенной целевой модели отображают потребности участников рынка транспортных услуг, развивают условия для предоставления и приобретения комплексных качественных услуг, для формирования норм и правил бизнес-процессов, обеспечения ценовой доступности и прозрачности тарифов, обеспечения рациональности транспортных услуг. Вышеуказанная модель органично вписывается в стратегию железнодорожной отрасли и подтверждается решением совета директоров ОАО «РЖД» по расширению спектра оказываемых АО «ФГК» услуг в сегменте перевозок массовых грузов (комплексная транспортная услуга). В настоящее время в АО «ФГК» предложенная целевая модель комплексной транспортной услуги реализована до уровня региональных перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ: в редакции от 13.07.2015 г. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443/ (дата обращения: 20.01.2018 г.).

2. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ: в редакции от 06.04.2015 г. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 11.02.2018 г.).

3. Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками [Электронный ресурс]:

постановление Правительства РФ от 25.07.2013 г. № 626. URL: <http://base.garant.ru/70423418/> (дата обращения: 15.02.2018 г.).

4. Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от 21.12.2017 г. № 618. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71739482/> (дата обращения: 30.03.2018 г.).

5. Лapidус Б. М. О вкладе ОАО «РЖД» в формирование ВВП страны и экономических задачах компании в условиях тарифных ограничений // Вестник ВНИИЖТ. 2014. № 1. С. 3–7.

6. Галкин А. Г., Зубков В. В., Сирина Н. Ф. Модель комплексной транспортной услуги как перспектива развития грузовых перевозок // Транспорт Урала. 2018. № 1 (56). С. 7–11.

7. Сирина Н. Ф., Зубков В. В. Модернизация транспортных бизнес-процессов // Сборник материалов Девятой Международной научно-практической конференции «Транспортная инфраструктура Сибирского региона». Иркутск, 2018. С. 134–137.

8. Зубков В. В., Сирина Н. Ф. Создание целевой модели комплексной транспортной услуги // Сборник материалов III Между-

народной научно-практической конференции «Формирование конкурентной среды, конкурентоспособность и стратегическое управление предприятиями, организациями и регионами». Пенза, 2018. С. 62–65.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

ЗУБКОВ Валерий Валерьевич,

канд. техн. наук, заместитель начальника департамента производственной инфраструктуры, АО «ФГК»

СИРИНА Нина Фридриховна,

д-р техн. наук, профессор, проректор по учебной работе и связям с производством, кафедра «Вагоны», ФГБОУ ВО УрГУПС

Статья поступила 10.08.2018 г., актуализирована 14.09.2018 г., принята к публикации 02.10.2018 г.

Formation stages of the target model of integrated freight transport services

V. V. ZUBKOV¹, N. F. SIRINA²

¹JSC Federal Freight Company (JSC FGK), Ekaterinburg, 620034, Russia

²Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Ural State University of Railway Transport" (FGBOU VO USURT), Ekaterinburg, 620034, Russia

Abstract. The need to create a strategy for a more advanced development of the competitiveness of industrial and manufacturing enterprises has been actualized considering actual conditions of reducing freight framework. Solution to this problem requires a comprehensive approach, involving a reduction in costs and an increase in revenues based on an assessment of economic performance. One way to solve this issue is to reduce the added value of the finished product. In order to reduce the cost of transport services, it is necessary to increase the efficiency of all participants in the transportation process integratively and with rational redistribution and interaction of transport business processes; exclude inefficient subjects and anti-competitors from the market of transport freight services. Article presents the target model of integrated transport services, ensuring the unity of transport service framework. Stages of the model formation were analyzed, taking into account the categories of traffic. New main quality criteria for consumers of integrated transport services has been established. Proposed system of forming the target model of an integrated transport service ensures a reduction in the cost of transportation, the added value of finished products, stimulates the growth of efficiency and competitiveness of industrial, production enterprises and subjects of transport services.

Keywords: target model; integrated transport service; transport service subjects

DOI: <http://dx.doi.org/10.21780/2223-9731-2018-77-6-368-374>

REFERENCES

1. *On railway transport in the Russian Federation.* Federal Law of January 10, 2003 No. 17-FZ as amended on July 13, 2015. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443/ (retrieved on 20.01.2018) (in Russ.).

2. *Charter of railway transport of the Russian Federation.* Federal Law of January 10, 2003 No. 18-FZ as amended on April 6, 2015. URL: <http://www.consultant.ru> (retrieved on 11.02.2018) (in Russ.).

3. *On approval of the Regulation on the fundamentals of legal regulation of the activities of railway rolling stock operators and their interaction with carriers.* Resolution of the Government of the Russian Federation of July 25, 2013 No. 626. URL: <http://base.garant.ru/70423418> (retrieved on 15.02.2018) (in Russ.).

4. *On the main directions of state policy on the development of competition.* Decree of the President of the Russian Federation of

December 12, 2017 No. 618. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71739482> (retrieved on 30.03.2018) (in Russ.).

5. Lapidus B. M. *O vklade ОАО "RZhD" v formirovaniye VVP strany i ekonomicheskikh zadachakh kompanii v usloviyakh tarifnykh ogranicheniy* [About the contribution of Russian Railways in the formation of the country's GDP and the economic objectives of the company in terms of tariff restrictions]. Vestnik VNIIZhT [Vestnik of the Railway Research Institute], 2014, no. 1, pp. 3–7.

6. Galkin A. G., Zubkov V. V., Sirina N. F. *Model' kompleksnoy transportnoy uslugi kak perspektiva razvitiya gruzovykh perevozk* [Model of integrated transport services as a perspective for the development of freight traffic]. Transport Urala [Ural's transport], 2018, no. 1 (56), pp. 7–11.

7. Sirina N. F., Zubkov V. V. *Modernizatsiya transportnykh biznes-protsessov* [Modernization of transport business processes]. Sbornik materialov Devyatoy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii "Transportnaya infrastruktura Sibirskogo regiona" [Collection of materials of the 9th International scientific and practical conference "Transport Infrastructure of the Siberian Region"]. Irkutsk, 2018, pp. 134–137.

8. Zubkov V. V., Sirina N. F. *Sozdaniye tselevoy modeli kompleksnoy transportnoy uslugi* [Creating a target model for an integrated transport service]. Sbornik materialov III Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii "Formirovaniye konkurentnoy sredy, konkurentosposobnost' i strategicheskoe upravleniye predpriyatiyami, organizatsiyami i regionami" [Collection of materials of the III International scientific and practical conference "Formation of the competitive environment, competitiveness and strategic management of enterprises, organizations and regions"]. Penza, 2018, pp. 62–65.

ABOUT THE AUTHORS

Valeriy V. ZUBKOV,

Cand. Sci. (Eng.), Deputy Head of the Department of production infrastructure, JSC FGK

Nina F. SIRINA,

Dr. Sci. (Eng.), Professor, Vice-rector for educational work and production communications, Department "Cars", FGBOU VO USURT

Received 10.08.2018

Revised 14.09.2018

Accepted 02.10.2018

■ E-mail: zubkovvv1973@gmail.com (V. V. Zubkov)