

**Выполни
л:**

Руководитель:



ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ:

- **Цель:** разработка методических и практических рекомендаций по совершенствованию действующей на железнодорожном транспорте системы анализа и текущего прогнозирования поведения потребителей услуг ОАО «РЖД».
- **Задачи:**
 - провести анализ системы текущего планирования объемов перевозок;
 - исследовать специфику и текущее состояние рынка перевозок;
 - выявить поведенческие группы (категории) потребителей транспортной продукции;
 - исследовать основные факторы спроса и предложения на рынке транспортных услуг;
 - разработать методику идентификации различных категорий потребителей транспортной продукции в информационном хранилище, а также методические рекомендации по формированию текущих прогнозов объемов перевозок

ХАРАКТЕРИСТИКА ОАО «РЖД» КАК КРУПНЕЙШЕЙ КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

Общие положения о компании ОАО «РЖД»

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее – Компания) входит в мировую тройку лидеров железнодорожных компаний. Это определяют следующие факторы:

- огромные объемы грузовых и пассажирских перевозок;
- высокие финансовые рейтинги;
- квалифицированные специалисты во всех областях железнодорожного транспорта;
- большая научно-техническая база;
- проектные и строительные мощности;
- значительный опыт международного сотрудничества.

Уставный капитал ОАО «РЖД» на конец 2015 года

Дата	Размер уставного капитала (в руб.)	Размер уставного капитала (в акциях)
31.12.2015 г.	2 091 213 180 000	2 091 213 180

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О КОМПАНИИ ОАО «РЖД»

Технические характеристики ОАО «РЖД» на конец 2015 года

Эксплуатационная длина железных дорог	85,2 тыс. км
Протяженность электрифицированных линий	43,3 тыс. км
Доля в грузообороте транспортной системы России	45,3%*
Доля в пассажирообороте транспортной системы России	26,4%

Парк подвижного состава на конец 2015 года

Вид	Количество, тыс.
Грузовые локомотивы (электровозы и тепловозы)	11,1
Грузовые вагоны всех типов*	242,2*
Маневровые локомотивы (тепловозы)	6,1
Пассажирские локомотивы (электровозы и тепловозы)	3,1
Пассажирские вагоны дальнего следования	24,1
Пассажирские вагоны пригородных поездов	15,6

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О КОМПАНИИ ОАО

«РЖД»

Связь стратегических целей Компании с проведением мероприятий по совершенствованию производственной и маркетинговой деятельности

Стратегическая цель	Сложность в выполнении
Увеличение масштаба бизнеса, интеграция в Евро-Азиатскую транспортную систему	Невозможно без качественного маркетинга и предоставления качественной услуги по перевозке, соответствующей международным стандартам
Повышение производственно-экономической эффективности	Невозможно без повышения качества и эффективности управления, развития кадрового потенциала, внедрения современных стандартов и принципов корпоративного управления
Повышение качества работ и безопасности движения	Невозможно без использования новых типов подвижного состава с увеличенными межремонтными сроками пробега, использованием узлов и деталей с повышенным сроком службы, без совершенствования материально-технического снабжения, внедрения новых технологических процессов в линейных предприятиях, основанных на системе менеджмента качества, перехода на процессорный принцип на всех уровнях управления компании ОАО «РЖД»
Повышение финансовой устойчивости компании	Невозможно без качественного управления финансами, совершенствования системы бюджетирования, сокращения и ликвидации убыточных производств, улучшения кредитного рейтинга компании



ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

- Перевозка грузов и пассажиров
- Производство, ремонт, строительство
- Обслуживание инфраструктуры железнодорожного транспорта
- Проектирование и конструкторская деятельность
- Информация и связь
- Торговля
- Социальная сфера
- Внешнеэкономическая деятельность
- Другие виды деятельности

ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ КОМПАНИИ ОАО «РЖД» НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ И ЕЕ РОЛЬ В ТРАНСПОРТНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ СТРАНЫ И НАСЕЛЕНИЯ

В настоящее время в Российской Федерации уровень развития региональной инфраструктуры железнодорожного транспорта, отличается крайне высокой степенью неравномерности.

2. Развитие системы железнодорожного транспорта в регионе вследствие его системообразующей роли в значительной степени обуславливает развитие всей экономической системы региона.
3. Развитие инфраструктурной сети железнодорожного транспорта в настоящее время является необходимым условием для экономического и социального развития регионов России и наиболее значимо для регионов азиатской части страны.
4. Состояние естественной монополии на железнодорожном транспорте Российской Федерации в настоящее время обусловлено не только экономическими причинами, но и в значительной степени технологическими особенностями самой системы железнодорожного транспорта, а также структурой размещения производительных сил на территории страны и географическими спецификой Российской Федерации.
5. В ближайшей перспективе наиболее оптимальным вариантом организации деятельности системы железнодорожного транспорта останется вариант регулируемой частной монополии.



ОСОБЕННОСТИ СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ОПИСАНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

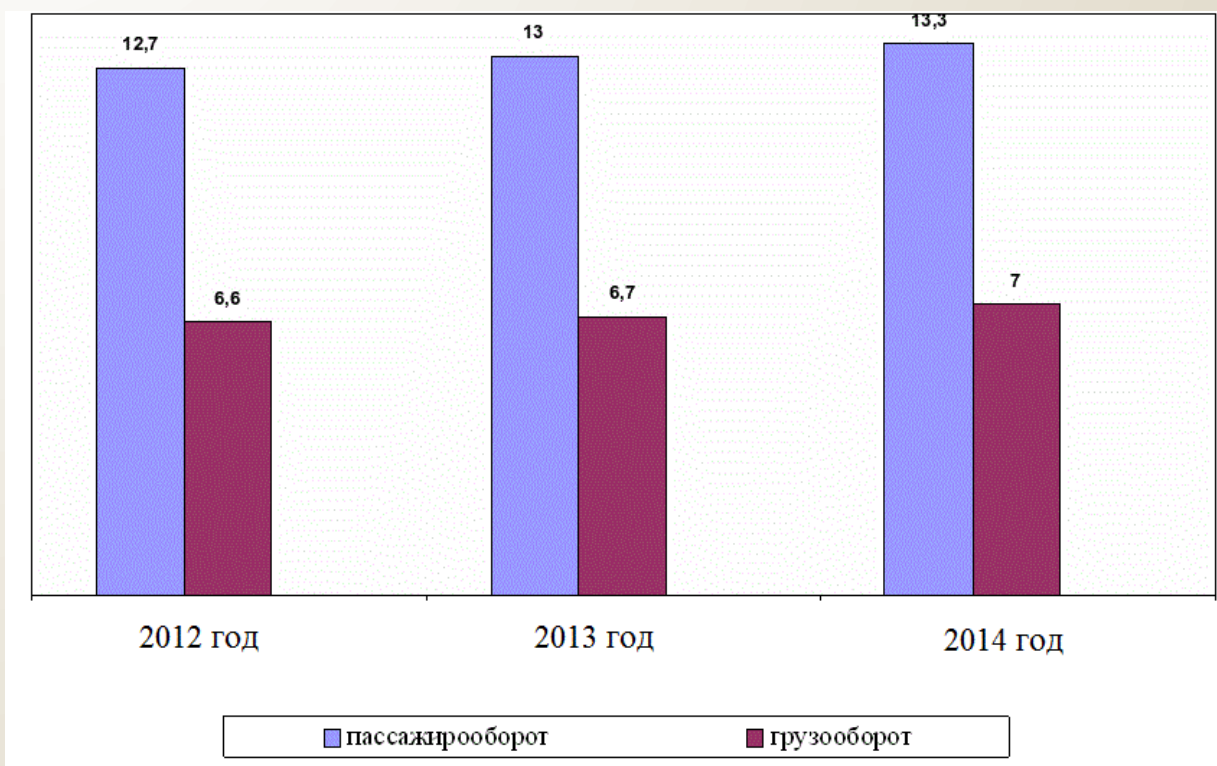
Потребителями транспортных услуг являются:

- грузоотправитель – указанное, в документе на перевозку груза любое юридическое или физическое лицо, которое доверяет груз транспортной организации для перевозки;
- грузополучатель (получатель груза, владелец груза) – указанное в документе на перевозку груза юридическое или физическое лицо, которое по доверенности грузоотправителя получает груз от транспортной организации;
- пассажир – физический лицо, которое пользуется любым видом транспорта на основании личного проездного документа или является членом организованной группы лиц, которая проездит на основании приобретенного группового проездного документа

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ СПРОСА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

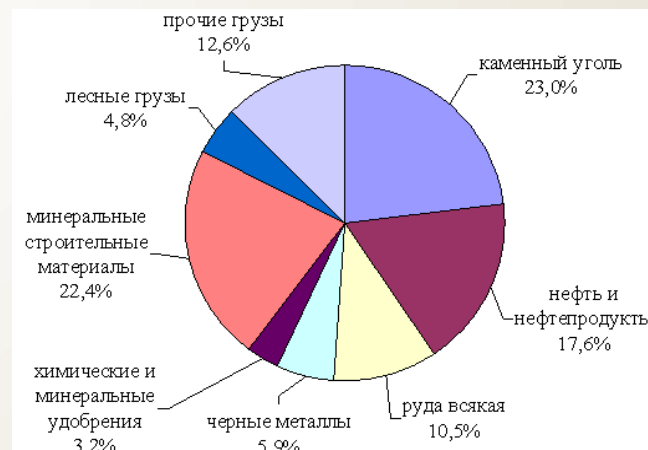
- Конкуренция
- Качество
- Цена

Динамика объема перевозок железнодорожным транспортом



ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ СПРОСА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Структура грузов, перевозимых железнодорожным транспортом



Коэффициент перевозимости грузов ($K_{пер}$), %

Вид груза	$K_{пер}$	Вид груза	$K_{пер}$	Вид груза	$K_{пер}$
Уголь	94	Сталь	29,4	Маргарин	44,3
Продукты нефте-переработки	68,7	Масло растительное	147,3	Мясо	43,3
Железная руда	104,9	Сахар	140,2	Торф	42,5
Прокат черных металлов	72,1	Соль	126,8	Целлюлоза	39,5
Цемент	71,2	Крупа	121,2	Мука	32,1
Сырая нефть	5,3	Трубы из черных металлов	116,3	Чугун	12,1

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ СПРОСА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Коэффициент отношений инвестиций в основной капитал к стоимости основных средств

Отрасли экономики	Коэффициент, %
В целом по промышленности	7,3
Железнодорожный транспорт	5,9

На сегодняшний день потребность железнодорожного транспорта общего пользования в инвестициях может определяться на различном уровне в зависимости от перспектив и целей развития отрасли:

- при объеме 110-115 млрд. руб. возможно поддержание системы железнодорожного транспорта на существующем уровне без обновления производственной базы и снижения уровня морального и физического износа основных средств с сохранением тенденции постоянного роста удельных расходов на перевозки;
- ежегодные инвестиции в объеме 130-150 млрд. руб. позволят в среднесрочной перспективе незначительно снизить износ производственных средств и эксплуатационные расходы, обеспечить приобретение подвижного состава нового типа, усовершенствовать систему управления перевозочным процессом и внедрить автоматизированные технологии, реализовать ограниченное число проектов по развитию инфраструктуры и строительству новых участков железных дорог;
- инвестиции на уровне 170-200 млрд. руб. в год позволят обеспечить динамичное снижение износа основных средств, повысить экономическую эффективность работы отрасли, в среднесрочной перспективе осуществить замену устаревших основных средств на аналоги новых серий и поколений, внедрить современные системы управления перевозочным процессом, повысить качество услуг.

ХАРАКТЕРИСТИКА И КЛАССИФИКАЦИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

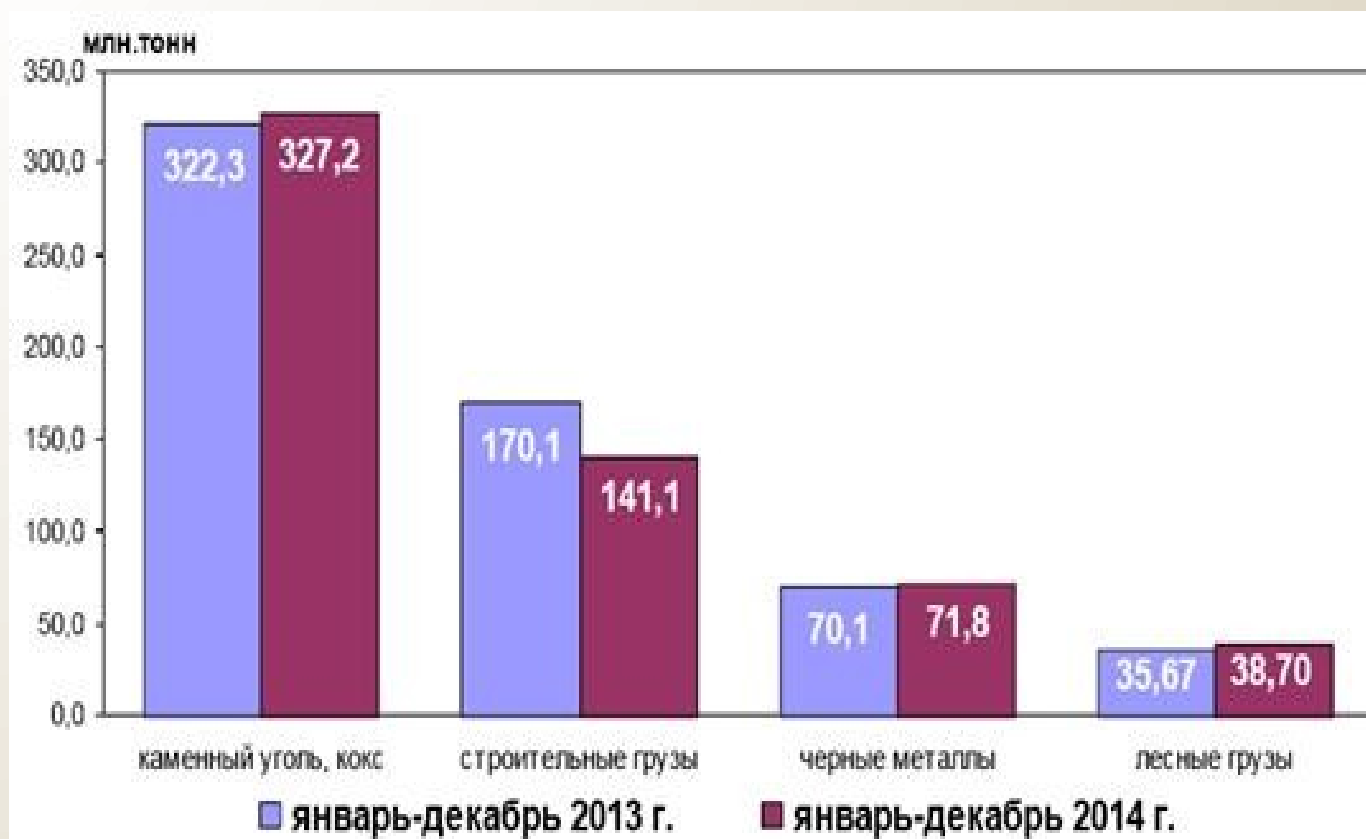
удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте (без газопроводного)

Страна	Год	Вид транспорта, в процентах					
		Железнодорожн ый	Автомобильны й	Трубопроводны й	Морской	Внутренни й водный	Воздушны й
Россия ¹⁾	2013	43,2	4,9	49,4	0,8	1,6	0,1
Армения	2012	67,8	31,3	-	-	-	0,9
Беларусь	2012	45,4	20,7	33,7	-	0,1	0,03
Германия ³⁾	2012	22,4	62,4	3,3	...	11,9	...
Италия ³⁾	2012	13,1	80,3	6,5	...	0,1	...
Казахстан	2012	54,6	30,6	14,1	0,7	0,01	0,01
Китай ¹⁾	2012	16,8	34,3	1,8	30,7	16,3	0,1
Соединенное Королевство (Великобритания) ³⁾	2012	11,3	83,4	5,2	...	0,1	...
США ³⁾	2010	42,7	34,1	15,5	...	7,7	...
Франция ³⁾	2012	14,2	75,3	6,6	...	3,9	...

ХАРАКТЕРИСТИКА И КЛАССИФИКАЦИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Динамика перевозок отдельных видов грузов железнодорожным транспортом в январе-декабре 2013 и 2014 годов



ХАРАКТЕРИСТИКА И КЛАССИФИКАЦИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Показатели развития дорожной инфраструктуры регионов ЦФО по состоянию на 2014-2015 гг.

№ п/п	Регион	Территория.км ²	Автомобильные дороги			Железные дороги		
			Протяженность ,тыс. км	Плотность на 1000 км ² ,км	Коэффициент плотности (Энгеля)	Протяженность ,тыс. км	Плотность на 1000 км ² ,км	Коэффицие нт плотности (Энгеля)
1	Белгородская область	27100	6,5	241	32,41	0,69	25,6	3,4
2	Брянская область	34900	6,4	184	28,95	1,01	28,9	4,5
3	Владимирская область	29000	5,5	191	25,93	0,94	32,3	4,4
4	Воронежская область	52400	9,2	175	25,78	1,16	22,1	3,3
5	Ивановская область	23900	3,9	163	23,09	0,37	15,6	2,2
6	Калужская область	29900	5,1	172	28,90	0,87	29,2	4,9
7	Костромская область	60100	5,6	93	26,05	0,64	10,6	3,0
8	Курская область	29800	6,1	206	31,37	1,06	35,7	5,4
9	Липецкая область	24100	5,2	216	30,25	0,74	30,9	4,3
10	Москва и Московская область	47000	16,4	349	19,33	2,70	57,4	3,2
11	Орловская область	24700	4,1	168	28,08	0,60	24,1	4,0
12	Рязанская область	39600	6,8	171	30,38	0,97	24,6	4,4
13	Смоленская область	49800	8,9	178	37,91	1,26	25,3	5,4
14	Тамбовская область	34300	5,5	160	26,60	0,74	21,7	3,6
15	Тверская область	84100	15,0	178	41,44	1,81	21,5	5,0
16	Тульская область	25700	5,1	200	24,66	1,09	42,3	5,2
17	Ярославская область	36400	6,3	172	27,87	0,65	17,9	2,9
18	Центральный Федеральный Округ	652800	121,4	186	24,88	17,36	26,6	3,6
19	Россия	17075400	546,4	32	11,02	86,00	5,0	1,7

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО МНЕНИЯ ОБ УРОВНЕ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

ХАРАКТЕРИСТИКА МЕТОДОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ ДЛЯ ОЦЕНКИ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО МНЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Результирующими индикаторами совершенствования внутреннего качества работы ОАО «РЖД» будут являться:

- эффективность затрат на обеспечение качества бизнес-процессов ОАО «РЖД»;
- рост производительности труда;
- экономия материально-технических ресурсов;
- экономия от снижения простоев техники и оборудования;
- оптимизация бизнес-процессов, снижение затрат и времени на осуществление отдельных бизнес-процессов;
- эффективность затрат на обеспечение качества услуг ОАО «РЖД»;
- снижение потерь от ненадлежащего качества оказываемых услуг;
- уменьшение затрат на устранение внешних последствий браков;
- увеличение объема реализации услуг, в том числе, выход на новые рынки.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО МНЕНИЯ О СОБЛЮДЕНИИ УРОВНЯ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Моделирование процесса формирования у пассажира впечатления от поездки



ЗАКЛЮЧЕНИ

Е Основные результаты:

1. предложенную методику формирования текущих прогнозов объемов перевозок на основе поведенческих моделей потребителей транспортной продукции в условиях неполной информации;
2. новую систему классификации потребителей транспортной продукции, с подробным описанием клиентов сферы обмена;
3. новые аналитические показатели, позволяющие проводить анализ грузовых перевозок в различных сегментах рынка транспортных услуг (суммарный и зеркальный коэффициенты потребления когерентной продукции);
4. алгоритмы идентификации видов потребителей транспортной продукции в информационном хранилище ОАО «РЖД»;
5. система правил экспертной компоненты информационного хранилища ОАО «РЖД», модели знаний в форме схем метаморфоз продуктов химической промышленности, а также выявленных закономерностей поведения клиентов, инициирующих перевозки грузов химической группы.

Спасибо за внимание!