

Слайд 1

Здравствуйте, уважаемые члены аттестационной комиссии!

Тема моей выпускной квалификационной работы - «...».

Актуальность темы обусловлена тем, что совершенствования качества, текущего планирования объемов продаж транспортных услуг, учитывая желания и предпочтения потребителей, а также их взаимодействия между собой, с целью повышения эффективности деятельности российских железных дорог на транспортном рынке и обеспечения их финансовой стабильности в постоянно изменяющихся рыночных условиях.

Слайд 2

Целью работы является разработка методических и практических рекомендаций по совершенствованию действующей на железнодорожном транспорте системы анализа и текущего прогнозирования поведения потребителей услуг ОАО «РЖД».

Для реализации цели был поставлен и решен ряд **задач**.

Объектом исследования является железнодорожный транспорт как отрасль экономики Российской Федерации и потребители его продукции.

Предметом исследования являются транспортно-экономические, товарно-денежные отношения, возникающие между ОАО «Российские железные дороги», транспортными предприятиями и потребителями транспортных услуг.

Слайд 3

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее – Компания) входит в мировую тройку лидеров железнодорожных компаний. Факторы представлены на слайде.

ОАО «РЖД» было учреждено постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 года № 585.

Уставный капитал ОАО «РЖД» на конец 2015 года представлен на слайде.

Слайд 4

Технические характеристики ОАО «РЖД» на конец 2015 года и Парк подвижного состава на конец 2015 года представлены на слайде.

Миссия компании заключается в эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса, ядром которого является эффективное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров и владельца железнодорожной инфраструктуры общего пользования.

Главные цели деятельности общества – обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Слайд 5

Для того чтобы достичь поставленных в стратегической программе развития ОАО «РЖД» задач: стать высокоэффективной компанией, имеющей стабильную финансовую устойчивость, конкурентоспособной как на внутреннем, так и на международном рынке, работающей в условиях расширенного производства и бизнеса, эффективно структурированной, с современной организацией производства, постоянно повышающую рыночную стоимость активов, привлекательную для инвестиций – предстоит еще немало работы, особенно в улучшении качества управления и качества выполнения технологических процессов. Трудности в реализации основных стратегических целей, намеченных компанией, представлены в табл. На слайде.

Слайд 6

Виды деятельности ОАО «РЖД» включают в себя множество направлений (прил. 5). Но, тем не менее, все описанные сферы деятельности Компании представляют собой различные в своем роде транспортные услуги.

Основной вид транспортной услуги – это перевозка грузов и пассажиров, но, как правило, она сопровождается предоставлением целого комплекса дополнительных услуг.

Основные виды деятельности ОАО «РЖД» представлены на слайде.

Слайд 7

Темпы развития отрасли на данный момент не соответствуют интересам и потребностям России, и все основные усилия направлены, скорее, лишь на поддержание функциональности железных дорог. Главной составляющей успеха, по мнению экспертов, может послужить лишь последовательная государственная политика и государственная поддержка отрасли. «Сохранение низких объемов финансирования отрасли со стороны государства может стать фактором, существенно ограничивающим рост экономики и усиливающим диспропорции в региональном развитии страны», – предупредили эксперты.

Слайд 8

Под потребителями транспортных услуг понимаются физическое или юридическое лица, которые принимают участие в транспортном общественном отношении, пользуются определенными транспортными услугами для удовлетворения своих нужд и являются носителями соответствующих субъективных прав и юридических обязанностей.

Слайд 9

Рынок пассажирских транспортных услуг представлен внутригородскими, пригородными, междугородными и международными видами пассажирских перевозок, а также перевозками багажа и грузобагажа, предоставлением пассажирам логистических и других дополнительных услуг. Каждый из перечисленных видов деятельности характеризуется различной емкостью рынка, видом и уровнем конкуренции, мотивацией поездки или приобретения иной услуги и эластичностью спроса (ценовой, перекрестной, в зависимости от качества обслуживания и дохода пассажира). Грамотное управление спросом способно влиять на его уровень, направленность, временные рамки, рентабельность. Важнейшими факторами спроса является цена, качество и уровень конкуренции.

Влияние железнодорожного транспорта на прирост ВВП динамично возрастает: если в 2012 г. его доля составляла 2,73%, то в 2014 г. порядка 3,6%, т.е. почти половину от всей доли транспорта в ВВП. Данные об объемах перевозок на железнодорожном транспорте, приведенные на рис. На слайде, свидетельствуют о положительных тенденциях их изменения.

Слайд 10

С позиций экономической безопасности важна оценка взаимовлияния и взаимозависимости железнодорожного транспорта и отраслей, пользующихся его услугами. Структура перевозимых грузов характеризуется данными, представленными на рис на слайде.

Вместе с тем для обеспечения национальной экономической безопасности важна оценка роли железнодорожного транспорта в устойчивом функционировании стратегических отраслей материального производства, которые нуждаются в перевозках собственной продукции, Коэффициент перевозимости грузов представлен на слайде.

Слайд 11

Однако, сегодня, ОАО «РЖД» не имеет достаточных собственных источников инвестиций.

В результате наблюдается отставание темпов роста инвестиций в основной капитал на железнодорожном транспорте от темпов роста инвестиций по промышленности в целом.

Коэффициент отношений инвестиций в основной капитал к стоимости основных средств представлен на слайде.

В тоже время по оценкам специалистов инвестиции в отрасль должны быть, как минимум, не ниже среднего уровня по промышленности, а для устойчивого развития требуется инвестирование опережающими темпами.

Слайд 12

Для определения значения железнодорожного транспорта в экономике страны также необходимо оценить его долю в общем грузообороте данные представлены на слайде.

Как можно увидеть из данных таблицы, доля железнодорожного транспорта в транспортной системе России является одной из самых высоких среди развитых стран, уступая лишь транспортным системам Казахстана, Беларуси и Армении, которые имеют общее прошлое с транспортной системой

России и в прошлом веке входили в качестве составляющих частей единой транспортной системы СССР.

Слайд 13

В силу объективных экономических, технико-технологических и географических причин система железнодорожного транспорта остается естественным монополистом в секторе массовых грузов промышленного назначения, например, угля (рис. На слайде), а также в секторе дальних перевозок (в среднем более 1000 км).

Данные факторы во многом обусловили, что железнодорожный транспорт в условиях СССР представлял собой основную часть единой транспортной системы. Следует отметить, что, будучи важнейшей интегрирующей составляющей последней, железнодорожный транспорт приобретает роль основного магистрального транспорта, в то время как остальным видам (за исключением трубопроводного) отводится роль вспомогательного.

Слайд 14

Следствием данного подхода явилось гипертрофированное развитие железнодорожных перевозок на средние расстояния (а в некоторых районах и на короткие) в совокупности с недостаточным развитием дорожной инфраструктуры автомобильного транспорта (в отличие от западных стран). железнодорожного транспорта и автомобильными дорогами, как базисом формирования конкурентоспособности в регионах со стороны грузового автомобильного транспорта (табл. На слайде).

В целом грузооборот всех видов транспорта в 2015 году в России составил 1202 млрд. т-км, пассажирооборот – 408 млрд. пасс.-км. Для сокращения транспортных затрат, повышения качества обслуживания пассажиров и грузовладельцев в целом важное значение имеет четкое взаимодействие всех видов транспорта:

- координация и согласование работы в области планирования и распределения перевозок, рационального использования технических средств;
- разработка и внедрение единых технологических процессов работы станций, подъездных путей, предприятий, портов, пристаней;
- согласование графиков и расписаний движения поездов, автобусов, самолетов, речных и морских судов и др.

Слайд 15

в рамках дипломного проекта посредством моделирования выделены статистически значимые аспекты оценки пассажирами качества транспортного обслуживания, контроль которых необходим для обеспечения высокой лояльности пассажиров.

Экономической философией создаваемой системы внутреннего контроля качества является понимание того, что высококачественные технологические процессы (ремонт, содержание, управление) производить не дороже, а дешевле, поскольку при производстве услуг высокого качества ОАО «РЖД» устраняет непроизводительные расходы на исправление браков, устранение последствий аварий и т.д., что в конечном итоге ведет к снижению издержек ОАО «РЖД» за счет ликвидации избыточных затрат ресурсов на реализацию бизнес- и технологических процессов.

Слайд 16

Разработанная в п. 3.1 дипломной работы комплексная модель оценки пассажирами качества транспортного обслуживания в поездах ОАО «РЖД» позволила выделить основные ключевые для обеспечения качественной работы аспекты обслуживания, сравнить степень влияния отдельных параметров качества на общие оценки удовлетворенности пассажиров.

Слайд 17

На основе полученных автором теоретических и практических результатов сделаны следующие выводы и предложения:

1. Несмотря на большое разнообразие подходов, методов прогнозирования, использование современных информационных технологий в управлении, отклонение фактических значений объемов грузовых перевозок, объемов отправления и объемов погрузки от прогнозных составляют от 5 до 60%. Высокой степенью неопределенности характеризуются перевозки, инициируемые мелкими клиентами и клиентами, совершающими торговые сделки.

2. В сегментах рынка железнодорожных перевозок промышленной номенклатуры грузов доля торговых посредников колеблется от 30% до 70%). Степень неопределенности спроса на железнодорожные грузовые перевозки, качество прогнозирования находятся в прямой зависимости от структуры рынка потребителей транспортной продукции, числа клиентов, занимающихся торговыми операциями, а также их реакции на действие различных факторов.

3. Действующие на железнодорожном транспорте правила оформления перевозочных документов, информационные технологии учета, анализа грузовых перевозок не обеспечивают возможность проведения системных исследований бизнес-отношений, возникающих между различными категориями клиентов и перевозчиком, а также формирования клиентских прогнозов, прогнозов поведенческих групп.

Таким образом, Цель работы - разработка методических и практических рекомендаций по совершенствованию действующей на железнодорожном транспорте системы анализа и текущего прогнозирования поведения потребителей услуг ОАО «РЖД»– **достигнута.**

Спасибо за внимание! Доклад окончен.