

*На правах рукописи*



**АЛФЕРОВА АННА АЛЕКСАНДРОВНА**

**ОЦЕНКА КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ  
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Москва – 2017

Диссертация выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II» МГУПС (МИИТ) на кафедре «Экономика, финансы и управление на транспорте»

**Научный руководитель:** доктор экономических наук, профессор Шкурина Лидия Владимировна

**Официальные оппоненты:** Белоусова Наталия Ивановна доктор экономических наук, Федеральное государственное учреждение «Федеральный исследовательский центр «Информатика и управление» Российской академии наук» (ФИЦ ИУ РАН), лаборатория «Системный анализ эффективности естественных монополий», ведущий научный сотрудник;  
Токарев Владимир Александрович, кандидат экономических наук, первый заместитель генерального директора ООО «Спецтрансстрой».

**Ведущая организация:** АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»).

Защита состоится «07» июня 2017 г. в 16:00 на заседании диссертационного совета Д 218.005.12 на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II» МГУПС (МИИТ) по адресу: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ауд. 3204.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте МГУПС (МИИТ), [www.miit.ru](http://www.miit.ru).

Автореферат разослан 12 апреля 2017 г.

Ученый секретарь

диссертационного совета



Соколов Юрий Игоревич

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Одной из основных стратегических целей развития транспортного комплекса РФ является обеспечение доступности и качества транспортно – логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны. Обеспечение качества транспортно – логистических услуг на железнодорожном транспорте подразумевает повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев.

Существующие проблемы развития железнодорожного транспорта: физический и моральный износ основных средств, дефицит инвестиций, недостаточное внедрение инноваций и другие проблемы – приводят к снижению его конкурентоспособности, связанной с невыполнением договорных сроков доставки грузов и нарушением сохранности перевозимых грузов. Технические и технологические сбои в работе железнодорожного транспорта не позволяют выполнять законодательно установленные нормативы качества транспортного обслуживания: нормы естественной убыли грузов при перевозке железнодорожным транспортом и нормативы исчисления сроков доставки грузов на железнодорожном транспорте. Например, с 2010 по 2015 года доля грузовых отправок, доставленных ОАО «РЖД» в нормативный (договорной) срок, не превышала 92,9%.

Снижение качества транспортного обслуживания грузовладельцев препятствует повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта на мировом и отечественном рынках перевозок, увеличению грузовой базы, в том числе за счет транзитных перевозок по международным транспортным коридорам. Принятие решения по выбору варианта доставки грузов объясняет потребительское поведение в отношении вида транспорта, обеспечивающего требуемое качество. Экономическая оценка качества транспортного обслуживания грузовладельцев с учетом фактора риска его снижения позволит оценить экономические потери грузовладельца от нарушения сохранности перевозок и невыполнения сроков доставки грузов, сопоставить полученные

результаты с альтернативными расчетами по конкурентным видам транспорта и сделать правильный потребительский выбор.

Возникновение рискованных ситуаций у грузовладельцев в результате нарушения сохранности перевозок и сроков доставки грузов оказывают влияние на макроэкономические показатели, в первую очередь – объем внутреннего валового продукта. Сокращение количества грузовых отправок, доставленных с нарушением сохранности и сроков доставки, может быть достигнуто в результате проведения транспортными компаниями мероприятий по улучшению качественных показателей работы. При оценке эффективности проведения данных мероприятий необходимо рассматривать железнодорожный транспорт как совокупность транспортных компаний, выполняющих разные виды деятельности: перевозчиков, операторов подвижного состава, вагоноремонтных компаний, локомотиворемонтных компаний, промывочно – пропарочных станций и других. Комплексное повышение качества работы всех компаний, функционирующих в сфере железнодорожного транспорта, позволит снизить вероятность возникновения рискованной ситуации у грузовладельцев, увеличить грузовую базу железнодорожного транспорта и ускорить темпы экономического развития страны.

**Степень разработанности.** Большой вклад в развитие теории управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев и оценки эффективности его повышения внесли отечественные и зарубежные ученые: Белов И.В., Белоусова Н.И., Бубнова Г.В., Галабурда В.Г., Денисов М.И., Ефимова О.В., Кожевников Р.А., Комаров А.В., Куренков П.В., Лapidус Б.М., Левицкая Л.П., Лившиц В.Н., Мандриков М.Е., Маскаева Е.А., Мачерет Д.А., Межох З.П., Повороженко В.В., Резер С.М., Романов А.Н., Романова А.Т., Рышков А.В., Соколов Ю.И., Терешина Н.П., Тверской К.Н., Трихунков М.Ф., Чернигина И.А., Шкурина Л.В., Хачатуров Т.С. и другие.

Научные труды вышеперечисленных авторов условно можно разделить на работы советского периода и современные экономические исследования.

Для работ советского периода характерно определение влияния повышения качества транспортного обслуживания грузовладельцев на народнохозяйственную эффективность. С переходом к рыночным отношениям авторы предлагают оценивать качество транспортного обслуживания с точки зрения удовлетворенности потребительского спроса на транспортном рынке.

При этом следует отметить, что качество транспортного обслуживания грузовладельцев представляет собой сложное экономическое понятие, для оценки которого необходимо использовать систему показателей, характеризующих общий уровень качества транспортного обслуживания в стране и потребительскую оценку удовлетворенности грузовладельца качеством транспортного обслуживания. Для проведения оценки эффективности улучшения качества транспортного обслуживания грузовладельцев видится целесообразным применять методику оценки влияния качества транспортного обслуживания на деятельность компаний, пользующихся услугами железнодорожного транспорта, и развитие экономической деятельности в стране в целом.

**Цели и задачи диссертационного исследования.** Целью диссертационного исследования является разработка научного инструментария к оценке качества транспортного обслуживания грузовладельцев на железнодорожном транспорте.

Для достижения указанной цели в диссертационном исследовании поставлены и решены следующие задачи, определяющие логику настоящего исследования и его структуру:

- исследование показателей оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев на микро- и макроуровнях;
- определение влияния ресурсного обеспечения и качественных показателей работы транспортных компаний на сохранность перевозимых грузов, выполнение сроков их доставки и своевременности предоставления подвижного состава под погрузку;
- исследование влияния рисков грузовладельцев на формирование грузовой базы железнодорожного транспорта;

- апробация разработанных методов оценки качества транспортного обслуживания на основе расчета финансово-экономических показателей грузовладельцев, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

**Объект исследования.** Объектом исследования является железнодорожный транспорт Российской Федерации как совокупность большого числа транспортных компаний.

**Предмет исследования.** Предметом исследования являются показатели качества транспортного обслуживания грузовладельцев: сохранность перевозимых грузов, сроки доставки грузов, своевременность предоставления подвижного состава под погрузку.

**Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК.** Диссертационная работа выполнена в рамках паспорта научной специальности ВАК Минобрнауки Российской Федерации 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт) п.1.4.82 - Оценка качества транспортного обслуживания экономики и населения страны; п. 1.4.83 – Экономическое обоснование систем управления на транспорте.

**Рабочая гипотеза диссертационного исследования** основывается на теоретических положениях и научной позиции автора в отношении того, что оценка качества транспортного обслуживания грузовладельцев с учетом фактора риска его снижения позволит повысить конкурентоспособность транспортных компаний и увеличить объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

**Научная новизна.** Научная новизна диссертационного исследования состоит в результатах, полученных лично автором и содержащих следующие основные элементы в рамках паспорта научной специальности ВАК Минобрнауки Российской Федерации 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт):

п.1.4.82 - Оценка качества транспортного обслуживания экономики и населения страны:

- усовершенствована методика оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев путем систематизации показателей оценки общего уровня качества транспортного обслуживания грузовладельцев на железнодорожном транспорте и уровня удовлетворенности грузовладельца качеством транспортного обслуживания, а также предложения формулы расчета показателя «уровень своевременности предоставления оператором подвижного состава под погрузку»;
- разработан алгоритм определения влияния рисков грузовладельца на формирование грузовой базы железнодорожного транспорта;
- предложен метод оценки экономических потерь грузовладельца от снижения качества транспортного обслуживания на железнодорожном транспорте: нарушения сохранности грузов и сроков их доставки, несвоевременного предоставления подвижного состава под погрузку;

п. 1.4.83 – Экономическое обоснование систем управления на транспорте:

- разработан порядок управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев на основе показателей производственных процессов компаний железнодорожного транспорта;
- предложены формы управленческой отчетности перевозчика и оператора подвижного состава для планирования и контроля качества транспортного обслуживания грузовладельцев: сохранности перевозимых грузов, сроков доставки грузов и своевременности предоставления подвижного состава под погрузку.

**Теоретическая значимость исследования.** Теоретическая значимость исследования заключается в совершенствовании метода оценки качества транспортного обслуживания на железнодорожном транспорте с учетом фактора риска его снижения в условиях функционирования нескольких участников перевозочного процесса и разделения между ними ответственности перед грузовладельцем.

**Практическая значимость.** Практическая значимость исследования заключается в использовании метода оценки экономических потерь грузовладельца от нарушения сохранности и сроков доставки грузов при

железнодорожных перевозках в системе управления рисками ООО «ДСК МОСТ» при доставке строительных грузов.

Разработанная в диссертации форма управленческой отчетности оператора подвижного состава по планированию и контролю своевременности предоставления подвижного состава под погрузку нашла применение в системе управления качеством транспортного обслуживания клиентов компании ЗАО «ИТек Логистик».

**Методология и методы исследования.** В работе используются методы оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев, методы экономического анализа, методы расчета оборачиваемости оборотных средств экономического субъекта.

**На защиту выносятся полученные соискателем следующие основные научные положения и результаты:**

- предложена система показателей для оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев с учетом их влияния на макро- и микро-процессы в экономике;
- разработан порядок управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев на основе показателей производственных процессов компаний железнодорожного транспорта;
- разработаны формы управленческой отчетности перевозчика и оператора подвижного состава для планирования и контроля качества транспортного обслуживания грузовладельцев;
- предложен алгоритм определения влияния рисков грузовладельца на формирование грузовой базы железнодорожного транспорта;
- оценены экономические потери грузовладельцев от нарушения перевозчиком сохранности перевозок грузов и сроков их доставки, а также несвоевременного предоставления оператором подвижного состава под погрузку.

**Степень достоверности и апробация результатов.** Основные результаты и выводы диссертационного исследования докладывались, обсуждались и получили положительную оценку на международной научной конференции



«Корпоративное управление экономической и финансовой деятельностью на железнодорожном транспорте» (г. Москва 17.12.2015г.). Диссертация обсуждена и одобрена на заседании кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II». Результаты исследования используются в учебном процессе в рамках дисциплин «Экономика железнодорожного транспорта» (профиль «Экономика предприятий и организаций» направление – 38.03.01 «Экономика»), «Управление качеством» (профиль «Экономика предприятий и организаций» направление – 38.03.01 «Экономика»).

**Публикации.** Основные результаты исследования, представленные в диссертации, опубликованы в научных журналах и материалах научных конференций. Общий объем публикаций автора составляет 3,6 п.л., в том числе три статьи объемом 3,1 п.л. – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных Высшей аттестационной комиссией России.

**Структура и объем работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений. Работа изложена на 232 машинописных страницах, содержит 13 рисунков, 61 таблицу, 2 приложения. Список использованных источников включает 142 наименования.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**Во введении** обоснована актуальность темы диссертационной работы, изложена значимость поставленной проблемы, сформулированы цель, задачи, научная новизна, теоретическая и практическая значимость исследования.

**В первой главе** раскрыта сущность понятия «качество транспортного обслуживания грузовладельцев» и обоснована необходимость совершенствования методов его оценки.

**Во второй главе** предложена система показателей оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев с учетом их влияния на макро- и

микро- процессы в экономике. На основе предлагаемой системы производственных показателей, влияющих на качество транспортного обслуживания грузовладельцев, разработаны формы отчетности транспортных компаний по управлению показателями качества транспортного обслуживания грузовладельцев. Для оценки экономических потерь грузовладельцев от снижения качества транспортного обслуживания автором предложен метод, учитывающий потери от нарушения сохранности перевозок, сроков доставки грузов и несвоевременного предоставления подвижного состава под погрузку.

**В третьей главе** проведена апробация предлагаемых методов оценки экономических потерь грузовладельцев на основе экономических показателей грузовладельцев – российских компаний.

**В заключении** диссертации изложены основные итоги выполненного исследования, рекомендации и перспективы дальнейшей разработки темы.

## **ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

### **1. Система показателей оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев с учетом их влияния на макро- и микро- процессы в экономике**

Предлагаемая автором система показателей основана на выделении показателей общего уровня качества транспортного обслуживания грузовладельцев на железнодорожном транспорте и показателей удовлетворенности грузовладельца качеством транспортного обслуживания (рис.1).

Показатели удовлетворенности грузовладельца качеством транспортного обслуживания автор предлагает разделить по принципу ответственности перевозчика и оператора подвижного состава. Для оценки удовлетворенности грузовладельца качеством транспортного обслуживания оператора подвижного состава предложен показатель «уровень своевременности предоставления оператором подвижного состава под погрузку», формула расчета которого представлена на рисунке 1.

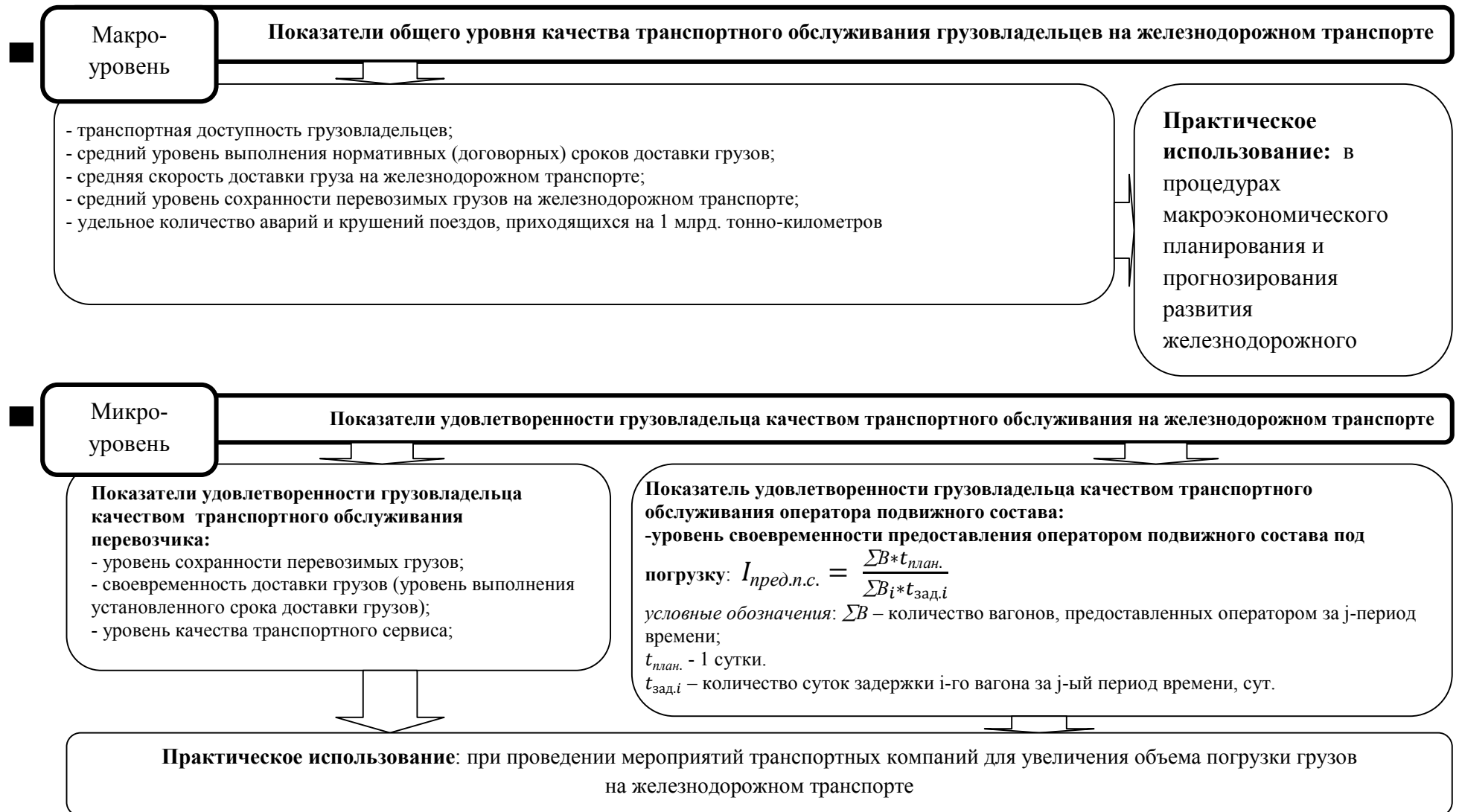


Рисунок 1 – Система показателей оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев на железнодорожном транспорте

## **2. Порядок управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев на основе показателей производственных процессов компаний железнодорожного транспорта**

Структурное реформирование железнодорожного транспорта, в результате которого произошло разделение функций и ответственности компаний железнодорожного транспорта перед грузовладельцем, объясняет необходимость совершенствования системы показателей, влияющих на качество транспортного обслуживания грузовладельцев.

В отличие от разработанных ранее показателей, автор выделяет группы показателей качества производственных процессов как перевозчика, так и других транспортных компаний, влияющих на него: операторов подвижного состава, локомотиворемонтных заводов и депо, вагоноремонтных компаний, промывочно-пропарочных станций, а также предлагает учитывать качество их ресурсного обеспечения. Система показателей представлена на рисунке 2.

Влияние предлагаемых показателей на качество транспортного обслуживания грузовладельцев рассмотрено на примере своевременности доставки грузов (выполнения сроков доставки грузов), уровня их сохранности и своевременности предоставления подвижного состава под погрузку.

Выполнение сроков доставки определяется продолжительностью простоев местного вагона на ответственности ОАО «РЖД» на станции отправления и прибытия, простоев транзитного вагона с переработкой и без переработки на станциях, а также временем нахождения вагонов в пути следования, которое зависит как от участковой скорости движения грузового поезда, так и от количества отказов технических средств инфраструктуры и времени, затраченного на их устранение. Срок доставки грузов может также увеличиваться в связи с необходимостью проведения текущего отцепочного ремонта при выявлении неисправности грузового вагона в результате технического осмотра на станции на время выполнения этих работ. В целях анализа влияния данных показателей на выполнение сроков доставки грузов разработана схема анализа, представленная на рисунке 3.

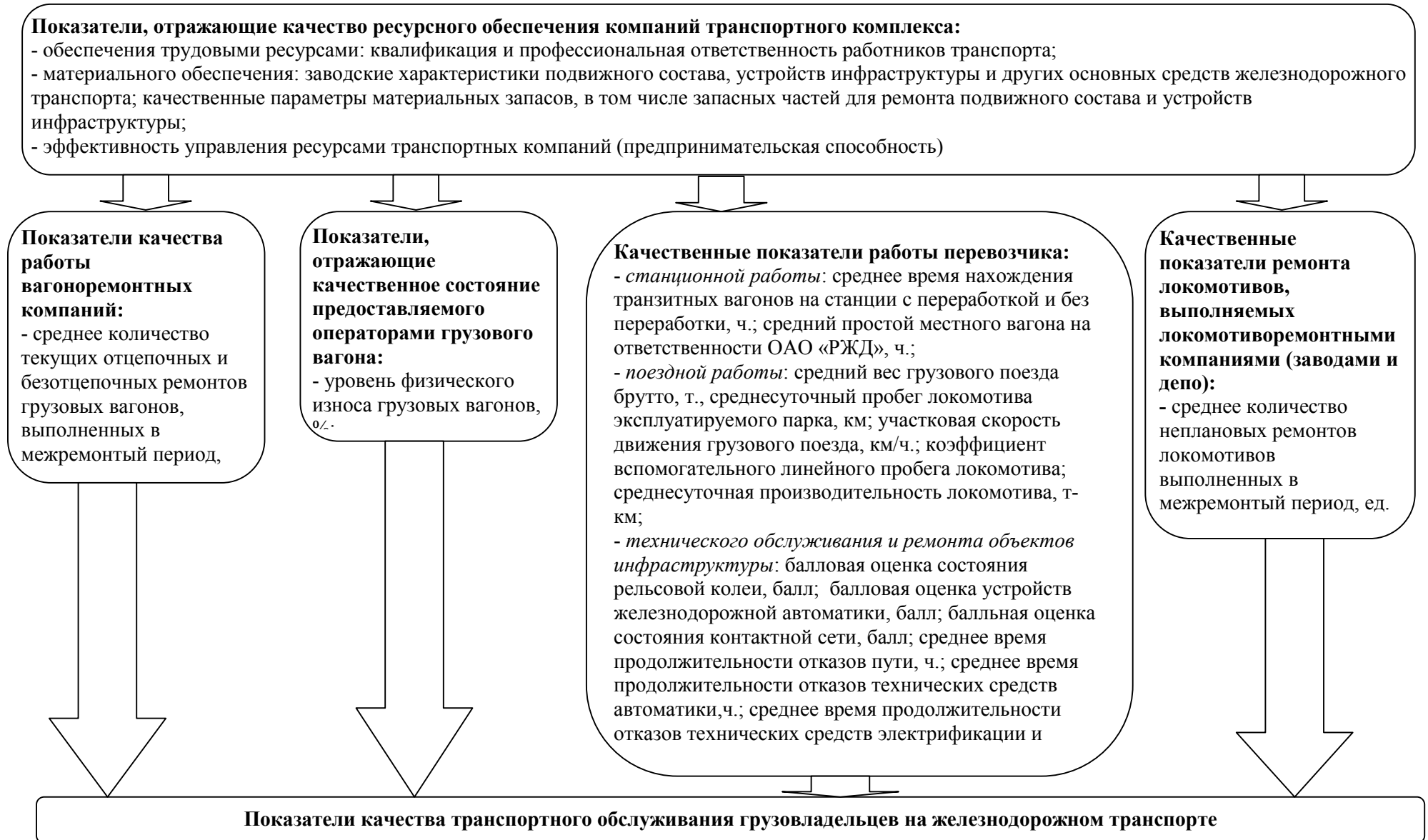


Рисунок 2 – Система производственных показателей компаний железнодорожного транспорта по управлению качеством транспортного обслуживания грузовладельцев

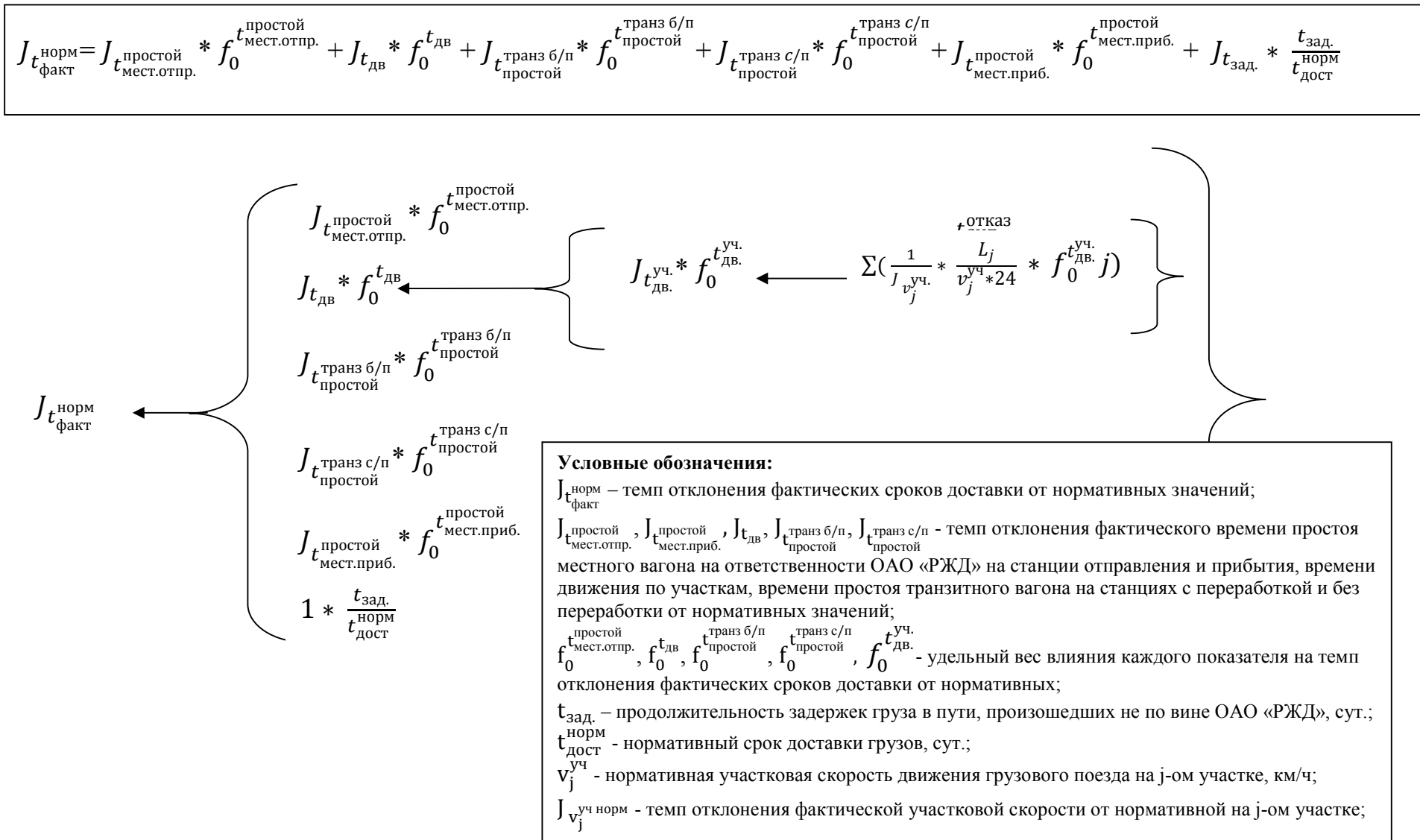


Рисунок 3 – Схема факторного анализа выполнения показателя доставки груза «точно в срок»

Обеспечение сохранности перевозимых грузов зависит от качественного состояния грузовых вагонов, предоставляемых оператором подвижного состава к перевозке (физического износа грузовых вагонов), качества выполнения вагоноремонтными компаниями планового ремонта грузовых вагонов, качества подготовки грузового вагона к перевозке (промывочно-пропарочных работ), качества выполнения технологии грузовых работ, качественного выполнения технических операций с грузовым вагоном на станциях в пути следования (рисунок 4).



Рисунок 4 – Влияние качества выполнения производственных процессов компаний на сохранность перевозимых грузов

Своевременность предоставления оператором подвижного состава под погрузку зависит от качественного состояния физического износа грузовых вагонов и качества выполнения промывочно-пропарочных работ (рисунок 5).

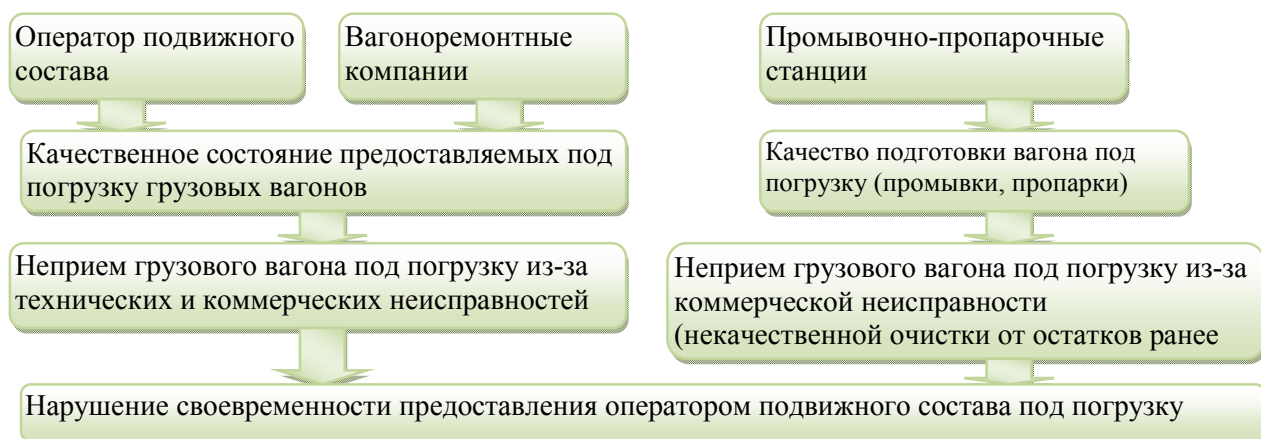


Рисунок 5 – Влияние качества выполнения производственных процессов компаний на своевременность предоставления оператором подвижного состава под погрузку

### 3. Формы управленческой отчетности перевозчика и оператора подвижного состава для планирования и контроля качества транспортного обслуживания грузовладельцев

На основе системы показателей, приведенной в пункте 2, автором подготовлены формы управленческой отчетности для транспортных компаний: перевозчика и оператора подвижного состава. Разработка данных форм обусловлена необходимостью повышения эффективности управления показателями качества транспортного обслуживания: сохранностью перевозимых грузов, сроками доставки и своевременностью предоставления подвижного состава под погрузку – путем их планирования и контроля. Формы управленческой отчетности представлены в таблицах 1,2,3.

Таблица 1 – Форма управленческой отчетности транспортной компании перевозчика по соблюдению сохранности перевозимых грузов

Показатель	Период		Изменение	
	Базис	Отчет	Абсолютное	Относительно е, %
А	1	2	3=2-1	4=(3/1)*100%
Количество претензий, полученных перевозчиком в связи с нарушением сохранности перевозимых грузов, ед.	...	...	...	...



Продолжение табл. 1

А	1	2	3	4
Количество случаев несохранных перевозок, признанных перевозчиков, ед. , в т.ч.:	...	...	...	...
- по фактам хищения грузов (наличие срывов пломб, повреждение и взлом вагонов), ед.	...	...	...	...
- по фактам весовой недостачи навалочных, наливных и насыпных грузов, ед.	...	...	...	...
- по фактам повреждения груза при небрежной сортировке, роспуске грузовых вагонов с горки, ед.	...	...	...	...
- по фактам повреждений и недостачи груза в результате аварий и крушений поездов, ед.	...	...	...	...
Сумма пени, выплаченная грузовладельцам, руб.	...	...	...	...

Таблица 2 - Форма управленческой отчетности транспортной компании перевозчика по выполнению сроков доставки грузов

Показатель	Период		Изменение	
	Бази с	Отчет	Абсолютное	Относительно е, %
А	1	2	3=2-1	4=(3/1)*100%
Доля грузовых отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, %	...	...	...	...
Средняя скорость доставки грузов, км/сут.	...	...	...	...
Средняя участковая скорость движения грузового поезда, км/ч.	...	...	...	...
Средняя техническая скорость движения грузового поезда, км/ч.	...	...	...	...
Средний простой местного вагона на ответственности ОАО «РЖД», ч.	...	...	...	...
Средний простой транзитных вагонов на станции с переработкой, ч.	...	...	...	...
Средний простой транзитных вагонов на станции без переработки, ч.	...	...	...	...
Количество полученных претензий, ед.	...	...	...	...
Количество просрочек доставки грузов по вине транспортной компании, ед.	...	...	...	...
Суммы пени, выплаченные за просрочку доставки грузов, руб.	...	...	...	...

Таблица 3 - Форма управленческой отчетности транспортной компании оператора подвижного состава по своевременности предоставления подвижного состава под погрузку

Показатель	Период		Изменение	
	Базис	Отчет	Абсолютное	Относительное, %
А	2	3	4= 3-2	5=(4/2)*100%
Физический износ подвижного состава, %	...	...	...	...
Количество вагонов, своевременно предоставленных под погрузку, ваг.	...	...	...	...
Количество вагонов, задержанных/непредоставленных грузовладельцу, ваг., в т.ч.:	...	...	...	...
- по причине коммерческой неисправности	...	...	...	...
- по причине технической неисправности	...	...	...	...
Среднее время устранения коммерческих неисправностей задержанного грузового вагона, сут.	...	...	...	...
Среднее время устранения технических неисправностей задержанного грузового вагона, сут.	...	...	...	...
Порожний пробег вагона, предоставленного грузовладельцу взамен задержанного, км	...	...	...	...
Среднее количество суток задержки грузового вагона, сут.	...	...	...	...
Сумма пени, выплаченная грузовладельцам за задержку или непредоставление грузового вагона, руб.	...	...	...	...

#### 4. Алгоритм определения влияния рисков грузовладельца на формирование грузовой базы железнодорожного транспорта

Одним из видов экономических исследований при разработке мероприятий по повышению объема погрузки грузов и, следовательно, конкурентоспособности транспортной компании является исследование рисков грузовладельцев и определение их влияния на формирование грузовой базы железнодорожного транспорта. Разработанный автором алгоритм, представленный на рисунке 6, отражает научное обоснование влияния рисков грузовладельцев на объем грузовой базы железнодорожного транспорта.

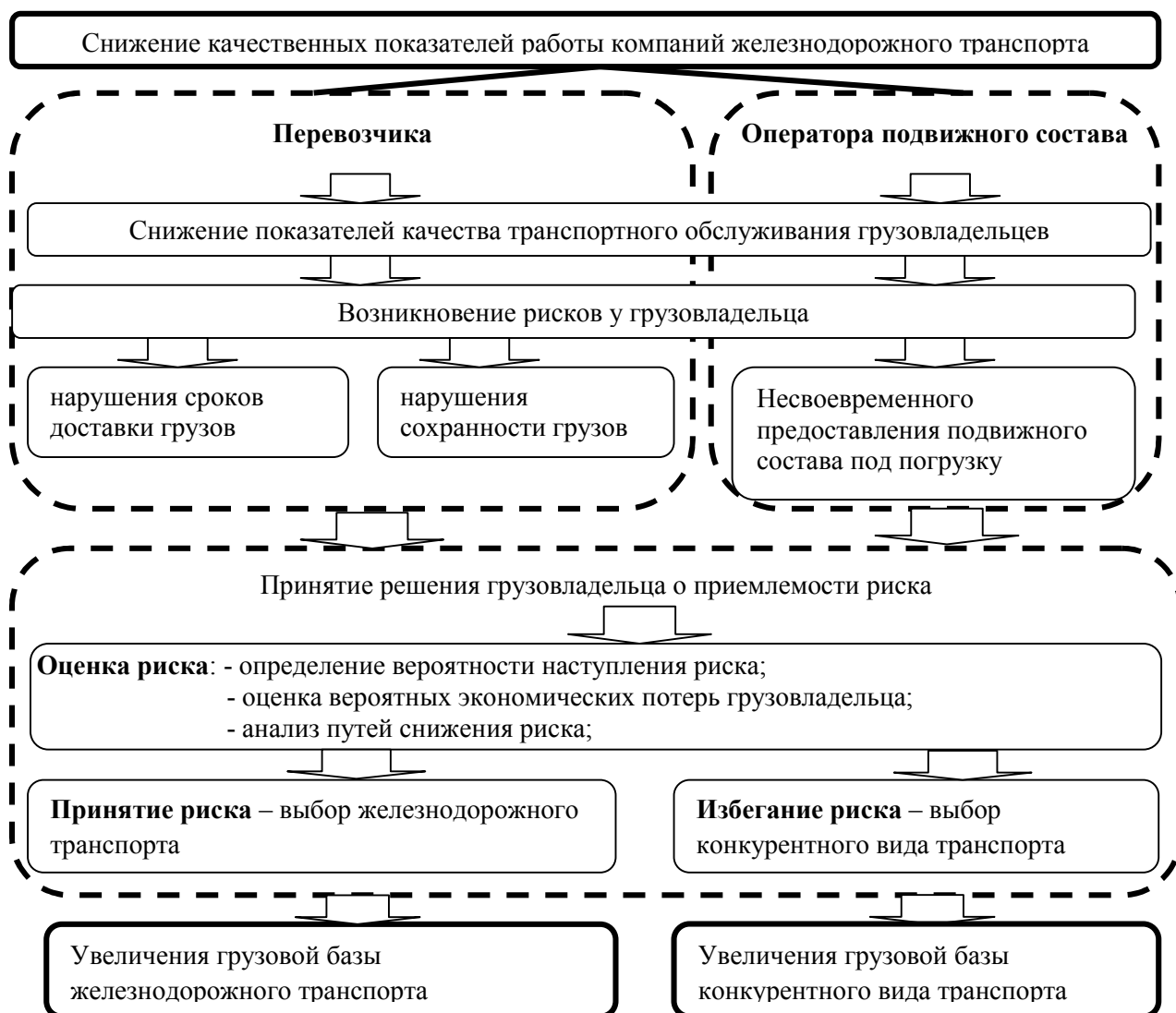


Рисунок 6 – Алгоритм определения влияния рисков грузовладельца на формирование грузовой базы железнодорожного транспорта

## 5. Экономические потери грузовладельца от нарушения перевозчиком сохранности и сроков доставки грузов

Экономическая оценка потерь грузовладельцев от нарушения сохранности грузов и сроков их доставки позволяет определить последствия от наступления рисков. Сопоставление их с суммами пени, выплачиваемыми перевозчиком дает возможность сделать вывод об обоснованности законодательно утвержденных нормативов их начисления за просрочку доставки грузов и нарушение их сохранности.

В отличие от предлагаемых ранее способов расчета, автором используются формулы, основанные на таких экономических показателях деятельности грузовладельцев как средняя однодневная выручка и период

оборачиваемости оборотных средств, что позволяет получить более точные результаты (таблица 4).

Таблица 4 – Формулы расчета экономических потерь грузовладельца

Вид экономических потерь	Формула расчета экономических потерь	Условные обозначения
А	1	2
Потери груза в пределах норм естественной убыли	$O_{\text{потерь}}^{\text{норм}} = (O * \varphi * Ц) / 100$	<p>O – объем перевозимого груза, т;</p> <p><math>\varphi</math> - норма естественной убыли груза, %;</p> <p>Ц – цена 1 тонны груза.</p>
Потери в результате нарушения сроков доставки грузов	$O_{\text{срок д.}}^{\text{об.ср.}} = (\overline{B}_{\text{од}} - \overline{B}'_{\text{од}}) * \Delta T_{\text{д}};$ $\overline{B}'_{\text{од}} = \frac{(OБс^{\text{пер}} - O_{\text{потерь}}^{\text{норм}})}{T_{\text{об}} + \Delta T_{\text{д}}},$	<p><math>\overline{B}_{\text{од}}</math> - средняя однодневная выручка грузовладельца за период (получаемая за счет оборота оборотных средств, вложенных в перевозимую готовую продукцию(груз)), руб.;</p> <p><math>\overline{B}'_{\text{од}}</math> - скорректированная средняя однодневная выручка грузовладельца из-за просрочки доставки грузов на транспорте, руб.;</p> <p><math>\Delta T_{\text{д}}</math> - количество дней просрочки доставки груза на транспорте, сутки;</p> <p>OБс<sup>пер</sup> – оценка оборотных средств, вложенных в перевозимую готовую продукцию, руб.;</p> <p>T<sub>об</sub> - период оборачиваемости оборотных средств предприятия, дни;</p>
Потери грузов сверх норм естественной убыли	$O_{\text{потерь}}^{\text{с/норм}} = O_{\text{потерь}}^{\text{с/ти}} + O_{\text{изъятия об.с.}}^{\text{ущ}} + \text{ПрР}_{\text{покуп}}^{\text{штраф}};$ $O_{\text{изъятия об.с.}}^{\text{ущ}} = (\overline{B}_{\text{од}} - \overline{B}''_{\text{од}}) * \Delta T_{\text{возм.}};$ $\overline{B}''_{\text{од}} = \frac{OБс^{\text{пер}} - O_{\text{потерь}}^{\text{норм}} - O_{\text{потерь}}^{\text{с/ти}}}{T_{\text{об}}},$	<p><math>O_{\text{потерь}}^{\text{с/ти}}</math> – оценка стоимости потери (повреждения) груза на транспорте;</p> <p><math>O_{\text{изъятия об.с.}}^{\text{ущ}}</math> - оценка величины ожидаемых потерь от изъятия оборотных средств из кругооборота грузовладельца;</p> <p><math>\text{ПрР}_{\text{покуп}}^{\text{штраф}}</math> - увеличение прочих расходов грузовладельца на сумму штрафов, подлежащих к выплате за несоблюдение договорных обязательств перед покупателем;</p> <p><math>\overline{B}''_{\text{од}}</math> - скорректированная величина средней однодневной выручки грузовладельца из-за потери груза на транспорте, руб.;</p> <p>T<sub>возм.</sub> – период возмещения потерь транспортной компанией (в случае его неполучения принимается равным количеству дней до конца отчетного периода (года))</p>

Источниками экономической информации для использования предложенных методов является годовая финансовая (бухгалтерская) отчетность грузовладельцев и стоимость перевозимых грузов, оцененная по данным сети интернет. Результаты расчетов могут быть представлены в виде матрицы риска (таблица 5).

Таблица 5– Матрица риска Сибирской угольной энергетической компании при отправке 27.09.2016г. 69 тонн угля с шахты «Северная» в Ванинский балкерный терминал (ст. Известковая – ст. Ванино), руб.

Потери груза Срок просрочки	В пределах норм естественной убыли	Сверх норм естественной убыли				
		5%	10%	20%	50%	100%
0	1255,8	25 560,3	51 120,6	102 241,1	255 602,8	511 205,6
1	43,1	28 223,7	53 643,8	104 484,0	257 004,6	511 205,6
2	116,8	30 830,3	56 113,2	106 679,0	258 376,5	511 205,6
3	260,0	33 381,8	58 530,4	108 827,7	259 719,4	511 205,6
4	457,4	35 880,1	60 897,2	110 931,5	261 034,3	511 205,6
5	707,3	38 326,7	63 215,1	112 991,8	262 322,0	511 205,6

В исследовании выполнены расчеты экономических потерь грузовладельцев на примерах 10 доставок разных грузов, принадлежащих крупным российским компаниям.

Сопоставление суммы пени, выплачиваемой перевозчиком за каждые сутки просрочки (9% от провозной платы) с суммой рассчитанных экономических потерь из-за нарушения сроков доставки, свидетельствует о полном покрытии этих убытков, а также демонстрирует определенную экономическую выгоду во всех 10 случаях доставки грузов железнодорожным транспортом. Результаты анализа представлены в таблице 6.

Сравнение суммы пени, выплаченной транспортной компанией при нарушении сохранности перевозимых грузов, с размером экономических потерь грузовладельцев в 10 исследуемых случаях говорит о неполном возмещении убытков предприятий, так как размер пени покрывает только оцененную сумму потерянного груза и не учитывает потери от изъятия оборотных средств грузовладельца.

#### **6. Экономические потери грузовладельца от нарушения оператором подвижного состава своевременности предоставления подвижного состава под погрузку**

Для расчета экономических потерь грузовладельца от несвоевременного предоставления подвижного состава под погрузку автором предлагается формула, представленная в таблице 7. В качестве примера проведена оценка потерь АО «Невьянский цементник». Следует отметить, что в настоящее

Таблица 6 – Оценка размера возмещения потерь грузовладельца от просрочки доставки грузов на 1 сутки, руб.

Грузовладелец	Наименование груза	Маршрут доставки	Сумма полученной пени, руб.	Ожидаемые экономические потери, руб.	Разница, руб.
Группа СУЭК	Уголь каменный, 69 т.	ст. Известковая (ДВС) – ст. Ванино (ДВС)	2 442,1	43,1	+2 399,0
ПАО «Коршунровский горно-обогатительный комбинат»	Железорудный концентрат, 64 т.	ст. Коршуниха – Ангарская (ВСБ) – ст. Челябинск –Грузовой (ЮУР)	7 593,3	38,2	+ 7 555,1
АО «Невьянский цементник»	Навалочный портландцемент, 70 т.	ст. Невьянск (СВР) – ст. Тюмень (СВР)	2 647,4	39,3	+ 2 608,1
АО «Объединенная зерновая компания»	Зерно пшеницы, 74 т.	ст. Ипатово (СКВ) – Новороссийск – Перевалка (СКВ)	2 309,0	5,3	+ 2 303,7
АО «Кыновской леспромхоз»	Пиломатериал хвойный обрезной ГОСТ 8486-86, 64 т.	ст. Кын (СВР) – ст. Новороссийск (ЭКСП.) (СКВ)	9 475,47	177,6	+ 9 297,87
ПАО «Челябинский кузнечно-прессовый завод»	Поковки и готовые изделия для железнодорожного машиностроения, 40 т.	ст. Челябинск – Грузовой (ЮУР) – ст. Новокузнецк (ЗСБ)	12 415,05	30,0	+ 12 385,05
АО «Пермский мукомольный завод»	Мука пшеничная хлебопекарная высший сорт, 52 т.	ст. Пермь 1 (СВР) - ст. Нягань (СВР)	6 543,72	66,9	+ 6 476,82
ПАО «Океанрыбфлот»	Свежемороженая рыба – минтай, 40 т.	ст. Владивосток – Перевалка (ДВС) – ст. Москва - Товарная – Рязанская (МСК)	137 935,44	417,2	+ 137 518,24
АО «Мелеузовские минеральные удобрения»	Аммиачная селитра, 70 т.	ст. Мелеуз (КБШ) – ст. Челябинск – Грузовой (ЮУР)	5 191,29	62,1	+ 5 129,19
ПАО «Автоваз»	Автомобиль марки Лада Kalina хэтчбек (9 единиц)	ст. Тольятти (КБШ) – ст. Новосибирск – Главный (ЗСБ)	19 999,8	477,0	+ 19 522,8

время не существует норматива начисления пени за несвоевременное предоставление оператором подвижного состава под погрузку.

Таблица 7 – Оценка экономических потерь АО «Невьянский цементник» при отправке 27.09.2016г. 70 тонн портландцемента в г. Тюмень

Формула расчета	Условные обозначения
$O_{\text{несв.п.с.}}^{\text{пот}} = O_{\text{непред.}}^{\text{пот.об.}} + \Delta P_{\text{ком}}$ $O_{\text{непред.}}^{\text{пот.об.}} = (\overline{B_{\text{од}}} - \overline{B'_{\text{од}}}) * \Delta T_{\text{задер.ваг.}}$ $\overline{B'_{\text{од}}} = \frac{OБс^{\text{пер}}}{T_{\text{об}} + \Delta T_{\text{задер.ваг.}}}$	$\overline{B_{\text{од}}}$ - средняя однодневная выручка грузовладельца за период (получаемая за счет оборота оборотных средств, вложенных в перевозимую готовую продукцию(груз)), руб.; $\overline{B'_{\text{од}}}$ - скорректированная средняя однодневная выручка грузовладельца из-за задержки погрузки груза в вагон, руб.; $\Delta T_{\text{д}}$ - количество дней задержки предоставления вагона под погрузку, сутки; $OБс^{\text{пер}}$ – оценка оборотных средств, вложенных в перевозимую готовую продукцию, руб.; $T_{\text{об}}$ - период оборачиваемости оборотных средств предприятия, дни; $\Delta P_{\text{ком}}$ - увеличение коммерческих расходов грузовладельца на хранение продукции; $O_{\text{непред.}}^{\text{пот.об.}}$ - экономические потери грузовладельца от замедления оборачиваемости оборотных средств
Оценка экономических потерь АО «Невьянский цементник»	$\overline{B_{\text{од}}}$ - 2822 руб.; $\Delta T_{\text{д}}$ - 5, сутки; $OБс^{\text{пер}}$ – 280 000, руб.; $T_{\text{об}}$ – 99,2, дни; $\overline{B'_{\text{од}}} = \frac{280\,000}{99,2+5} = 2686,6$ руб. $O_{\text{непред.}}^{\text{пот.об.}} = (2822 - 2686,6) * 5 = 677$ руб.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе выполнения исследования поставлена и решена научно - практическая задача по совершенствованию экономических методов оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев с учетом фактора риска его снижения в условиях разделения ответственности между несколькими участниками перевозочного процесса.

В качестве перспектив дальнейшей разработки темы следует предложить исследовать экономическую эффективность мероприятий, направленных на улучшение качества транспортного обслуживания грузовладельцев.

## СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в рецензируемых научных журналах, определенных Высшей аттестационной комиссией России:

1. Алферова, А.А. К вопросу о влиянии сроков доставки грузов на конкурентоспособность железнодорожного транспорта [Текст] / А.А. Алферова // Наука и техника транспорта. – 2016. - №1. – С.48-52.
2. Алферова, А.А. Экономическое обоснование эффективности ускорения доставки грузов [Текст] / А.А. Алферова // Транспортное дело России. – 2016. - №1(122). – С.132-135.
3. Алферова, А.А. Потребительское поведение на рынке грузовых перевозок [Текст] / А.А. Алферова // Экономика железных дорог. – 2016. - №5. –С.37-42.
4. Алферова, А.А. Исследование возмещения экономических потерь грузовладельцев от риска просрочки доставки грузов [Текст]/ А.А.Алферова// Наука и техника транспорта. – 2017. - №1 – С.51-56.
5. Алферова, А.А. Риск снижения участковой скорости движения грузового поезда и экономическая целесообразность его учета [Текст]/ А.А. Алферова// Железнодорожный транспорт. – 2017. –№3. – С.58-60.

#### **Статьи в других изданиях:**

6. Алферова, А.А. Оценка функционирования транспортного бизнеса в условиях рынка [Текст] / А.А. Алферова // Корпоративное управление экономической и финансовой деятельностью на железнодорожном транспорте – 2016. - №14. – С.3-6.
7. Алферова, А.А. Своевременность предоставления подвижного состава грузовладельцу и ее влияние на рыночный риск ОАО «РЖД» [текст]/ А.А.Алферова//Финансовые результаты управления качеством транспортного обслуживания.- М. – 2017. – С.5-7.

### **АЛФЕРОВА АННА АЛЕКСАНДРОВНА**

#### **ОЦЕНКА КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт)

#### **АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

---

Подписано в печать –                      Заказ №                      Формат 60x90/16                      Тираж 80 экз.  
Усл.-печ. л. 1,5

---

УПЦ ГИ МГУПС МИИТ, 127994, Москва, ул. Образцова, 9 стр. 9