

Автономная некоммерческая организация высшего образования  
«Сибирский институт бизнеса, управления и психологии»

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

КАФЕДРА МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

НАФИКОВА МАРИЯ МАРАТОВНА

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ  
ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ С УЧЕТОМ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

Направление подготовки (код) 38.03.01 Экономика

Направленность (профиль) образовательной программы

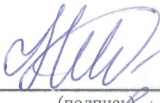
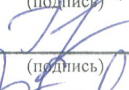
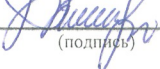
Мировая экономика

Обучающийся

Руководитель

К.Э.Н., доцент  
(должность, ученая степень, ученое звание)

Нормоконтролер

  
(подпись)  
  
(подпись)  
  
(подпись)

М.М. Нафикова  
(инициалы, фамилия)

Е.И. Галиутинова  
(инициалы, фамилия)

М.М. Писанкова  
(инициалы, фамилия)

Допускается к защите

Зав. кафедрой мировой экономики

К.Э.Н., доцент И.В. Молодан  
(ученая степень, ученое звание, инициалы, фамилия)

  
(подпись)

« 30 » 06 2023 г.

Красноярск 2023

Автономная некоммерческая организация высшего образования  
«Сибирский институт бизнеса, управления и психологии»

Факультет Экономический

(полное наименование факультета)

Направление подготовки (код) 38.03.01 Экономика

направленность (профиль) образовательной программы

Мировая экономика

Выпускающая кафедра Мировой экономики

(полное наименование кафедры)

ЗАДАНИЕ  
на выпускную квалификационную работу

Студенту(ке) Нафиковой Марии Маратовны группы 129 э

(Ф.И.О. полностью)

1. Тема выпускной квалификационной работы

Совершенствование транспортного обслуживания промышленных

предприятий с учетом зарубежного опыта

(полное наименование темы согласно приказу)

утверждена приказом по институту от «13» апреля 2023 г. № 39/2-уо на  
основании решения заседания выпускающей кафедры Мировой экономики

(полное наименование кафедры)

Протокол от «05» апреля 2023 г. № 08

2. Срок сдачи выпускной квалификационной работы «20» июня 2023 г.

3. Содержание выпускной квалификационной работы

Введение; 1 глава – Теоретические аспекты организации и управления  
транспортным обслуживанием промышленных предприятий; 2 глава – Анализ  
деятельности Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»; 3 глава – Пути  
совершенствования транспортного обслуживания промышленных предприятий  
Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» на основе зарубежного опыта;  
Заключение; Список использованных источников;

4. Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы

Нормоконтролер Писанкова М.М.

5. График выполнения выпускной квалификационной работы

Введение, 1 глава с 29.05.2023 г. по 05.06.2023 г.

2 глава с 06.06.2023 г. по 12.06.2023 г.

3 глава, заключение, оформление с 13.06.2023 г. по 16.06.2023 г.

Подготовка доклада, презентации, защита ВКР с 17.06.2023 г. по 19.06.2023 г.

Дата выдачи задания «12» апреля 2023 г.

Руководитель выпускной квалификационной работы

 Е.Н. Тимирязов

(подпись)

(инициалы, фамилия)

## РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа 86 с., таблиц 26, рисунков 11; источников 44.

ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ, ГРУЗОПОТОК, ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА, ГРУЗООБОРОТ, РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ, ЛИКВИДНОСТЬ, ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ.

Цель работы – разработка направлений совершенствования организации комплексного обслуживания промышленных предприятий на основе зарубежного опыта.

Метод исследования – аналитический, системный анализ, системный подход, логистический подход, монографический подход, статистико-экономические методы, анализ, расчетно-конструктивный метод, метод.

Проведен анализ финансового состояния предприятия. Для улучшения финансового состояния и совершенствования оборудования разработан ряд предложений с различными вариантами регулирования проблем на транспортном предприятии.

## ABSTRACT

Final qualifying work 86 p., tables 26, figures 11; sources 44.

FINANCIAL CONDITION, LIQUIDITY, SOLVENCY, BANKRUPTCY, RETURN ON ASSETS, RETURN ON INVESTMENT, RETURN ON EQUITY, ACCOUNTS PAYABLE, ACCOUNTS RECEIVABLE, INVESTMENT PROJECT, PROJECT EFFICIENCY.

The purpose of the work is to develop directions for improving the organization of integrated maintenance of industrial enterprises based on foreign experience.

Research method – analytical, system analysis, system approach, logistic approach, monographic approach, statistical and economic methods, analysis, computational and constructive method.

The analysis of the financial condition of the enterprise is carried out. To improve the financial condition and improve the equipment, a number of proposals have been developed with various options for regulating problems at the transport enterprise.



## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ .....	9
1.1 Сущность и специфика организации и управления транспортным обслуживанием промышленных предприятий .....	9
1.2 Состояние развития транспортного обслуживания промышленных предприятий в России и за рубежом .....	15
1.3 Оценка эффективности факторов транспортного обслуживания промышленных предприятий .....	24
2 АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛЕСОСИБИРСКОГО ФИЛИАЛА АО «В-СИБПРОМТРАНС».....	32
2.1 Общие сведения об объекте исследования .....	32
2.2 Бизнес-анализ деятельности Лесосибирско филиала АО «В- Сибпромтранс».....	39
2.3 Оценка факторов транспортного обслуживания промышленных предприятий Лесосибирско филиала АО «В-Сибпромтранс».....	57
3 ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ЛЕСОСИБИРСКОГО ФИЛИАЛА АО «В-СИБПРОМТРАНС» НА ОСНОВЕ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА .....	65
3.1 Разработка направлений совершенствования работы Лесосибирско филиала АО «В-Сибпромтранс» .....	65
3.2 Экономическое обоснование предлагаемых решений .....	71

ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	80
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ .....	81

## ВВЕДЕНИЕ

В условиях нестабильности глобальных экономических процессов, проблем экономического развития страны вопрос повышения эффективности работы субъектов экономических отношений сохраняет свою актуальность.

Развитие методов оценки эффективности производственно-хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта базируется на достижениях науки и техники, внедрении новых способов организации производства, совершенствовании экономических механизмов регулирования внутренних процессов подразделений железнодорожного транспорта во взаимодействии с внешними субъектами.

Железнодорожный транспорт является фундаментом современной экономики. В этом значении он выступает как объект рыночных отношений, от эффективной деятельности которого зависит функционирование и развитие всех обслуживаемых им отраслей экономики, предприятий, их объединений и комплексов. Несмотря на существенный вклад в экономику страны, железнодорожный транспорт испытывает определенные трудности: до настоящего времени не утратила свою актуальность проблема морального и физического износа его основных фондов. Так, например, в службе автоматики, телемеханики и блокировки, относящейся к инфраструктурному комплексу железнодорожного транспорта, с превышением нормативного срока эксплуатируется более 95 тысяч стрелок электрической централизации (74%), более 29 тысяч километров автоблокировки (47%). Ключевые характеристики электротехнических и электронных устройств, рельсов, стрелочных переводов, элементов верхнего строения пути и отдельных его элементов, других технических средств инфраструктурных хозяйств значительно отстают от зарубежных аналогов. Замедление темпов технического развития основных средств железнодорожного транспорта обуславливает снижение их надежности, а несоответствие параметров качества перевозок уровню мировых стандартов и может снизить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на

транспортном рынке [13].

Эффективность и качество транспортного обслуживания клиентов, и, соответственно, конкурентоспособность во многом определяется качеством протекания перевозочных процессов и надежностью работы технических средств. Оценка влияния отказов технических средств на важнейшие эксплуатационные показатели – перспективное направление оптимизации расходов железнодорожного транспорта, позволяющее разработать и принять на вооружение мероприятия по снижению непроизводительных расходов при реализации как грузовых, так и пассажирских перевозок. В связи с этим выбранное направление выпускной квалификационной работы является актуальным, что обусловило постановку цели и определение задач исследования.

Работа инфраструктурного комплекса транспортной компании является основой эффективной работы в целом железнодорожного транспорта и влияет на состояние финансово-экономической устойчивости транспортной компании и уровень её конкурентоспособности. Надежность работы инфраструктурного комплекса, гибкость приемов и методов управления всеми его звеньями необходимы для эффективной адаптации железнодорожного транспорта в динамично развивающейся и высоконкурентной среде, что и определило направление выпускной квалификационной работы.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка направлений совершенствования организации комплексного обслуживания промышленных предприятий на основе зарубежного опыта.

Цель выпускной квалификационной работы определила постановку и решение следующих задач:

- изучить теоретические аспекты организации и управления транспортным обслуживанием промышленных предприятий и организаций;
- исследовать сущность и специфику организации и управления транспортным обслуживанием промышленных предприятий;
- определить состояние развития транспортного обслуживания



промышленных предприятий и организаций в России и за рубежом;

- выявить оценку эффективности факторов транспортного обслуживания промышленных предприятий и организаций;

- выполнить анализ деятельности Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»;

- изучить общие сведения об объекте исследования;

- исследовать бизнес-анализ деятельности Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»;

- сделать оценку факторов транспортного обслуживания промышленных предприятий Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»;

- определить пути совершенствования транспортного обслуживания промышленных предприятий Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» на основе зарубежного опыта;

- разработать направления совершенствования работы Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»;

- выполнить экономическое обоснование предлагаемых решений;

Объектом исследования является деятельность Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».

Предметом – факторы совершенствования комплексного обслуживания промышленных предприятий с учетом зарубежного опыта.

Методы исследования – аналитический, системный анализ, системный подход, логистический подход, монографический подход, статистико-экономические методы, анализ, расчетно-конструктивный метод.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, 3-х глав, заключения, списка использованных источников.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ КОМПЛЕКСНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

## 1.1 Сущность и специфика организации и управления комплексным транспортным обслуживанием промышленных предприятий

Под организацией транспортного обслуживания мы понимаем комплекс организационных мероприятий, направленных на выполнение своевременной и бесперебойной доставки сырья, материалов на предприятие, перемещения грузов внутри его, доставки готовой продукции покупателям и вывоза производственных отходов.

Система организации транспортного обслуживания промышленных предприятий представляет собой совокупность взаимосвязанных и интегрированных в единое целое процессов доставки сырья и материалов на предприятие, внутрипроизводственной транспортировки и сбыта готовой продукции, в основе которой лежит форма организации работы транспортного цеха, направленная на обеспечение своевременности, комплектности и экономичности доставки грузов с целью повышения конкурентоспособности предприятия.

Виды транспорта и их характеристики. При выборе стратегии транспортного обслуживания необходима соответствующая классификация транспортных средств. Известны пять основных видов транспорта:

- железнодорожный;
- автомобильный;
- водный (иногда дополнительно выделяют две разновидности: речной и морской);
- воздушный;
- трубопроводный.

Значимость каждого из видов транспорта оценивается по протяженности

магистралей, объему перевозок, доходности и содержанию транспортных потоков (составу перевозимых грузов). Оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе транспорта, в первую очередь, принимают во внимание время доставки, частота отправок, надежность соблюдения графика доставки груза, способность перевозить разные грузы, способность доставить груз в любую точку территории, стоимость перевозки. Правильность сделанного выбора должна быть подтверждена технико-экономическими расчетами, основанными на анализе всех расходов, связанных с транспортировкой различными видами транспорта. Выбор вида транспорта осуществляется на основе нескольких факторов, представленных в таблице 1.1.

Таблица 1.1

Оценка различных видов транспорта в разрезе основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта [8]

Вид транспорта	Факторы, влияющие на выбор вида транспорта					
	Время доставки	Частота отправок	Надежность соблюдения графика доставки груза	Способность перевозить разные грузы	Способность доставить груз в любую точку территории	Стоимость перевозки
Железнодорожный	3	4	3	2	2	3
Водный	4	5	4	1	4	1
Автомобильный	2	2	2	3	1	4
Трубопроводный	5	1	1	5	5	2
Воздушный	1	3	5	4	3	5

Следует отметить, что данные таблицы 1.1 могут служить лишь для приблизительной оценки степени соответствия того или иного вида транспорта условиям конкретной перевозки. Правильность сделанного выбора должна

быть подтверждена технико-экономическими расчетами, основанными на анализе всех расходов, связанных с транспортировкой различными видами транспорта.

Тем не менее, основным критерием выбора транспорта остается экономический фактор, т.е. стоимость перевозки, которая составит основу транспортных издержек потребителей.

Основными свойствами, характеризующими организацию транспортного обслуживания как систему в современных условиях, являются: открытый характер транспортного хозяйства по отношению к внешней среде, его комплексность, динамизм и гибкость процессов транспортировки, самолегулирование.

Определен ряд взаимосвязанных аспектов, которые в совокупности и единстве составляют системный подход:

- элементный, отвечающий на вопрос, из чего образована система;
- структурный, раскрывающий внутреннюю организацию системы, способ взаимодействия образующих ее компонентов;
- функциональный, показывающий какие функции выполняет система и образующие ее компоненты;
- коммуникационный, раскрывающий взаимосвязь данной системы с другими как по горизонтали, так и по вертикали;
- интеграционный, показывающий механизмы, факторы сохранения, совершенствования и развития системы [19].

Основными элементами транспортного процесса являются орудия труда (подвижной состав), предметы труда (грузы), труд рабочих, занятых транспортировкой, и информация, сопровождающая процессы доставки грузов. Организация транспортного обслуживания предприятия должна обеспечить согласованное и эффективное функционирование этих элементов в рамках производственной системы и вне ее.

Для решения этой организационной задачи в системе организации транспортного обслуживания следует выделить четыре взаимосвязанные



элементные подсистемы организации:

- работы подвижного состава;
- транспортировки грузов;
- труда рабочих, занятых транспортировкой;
- движения информационного потока.

Согласованное взаимодействие представленных подсистем достигается формированием структуры транспортного процесса, которая выражает количественный и качественный составы элементов, способ организации их связей, особенности совершающихся между ними процессов.

Структура транспортного хозяйства зависит от многих факторов, основными из которых являются объем внутривозовских и внешних перевозок, тип производства, масса и габариты изготавливаемой продукции, уровень кооперированных связей.

Эти факторы влияют на состав подразделений службы транспортного хозяйства предприятия. Если, например, в ходе производства возникает необходимость частого использования в качестве внепроизводственного транспорта железнодорожных или автомобильных средств, то следует отдельно сформировать соответствующие цеха, кроме того, целесообразно создать цеха или участки безрельсового транспорта и электротранспорта с соответствующей ремонтной базой, техническим обслуживанием и заправкой.

К транспортным средствам непрерывного действия относятся конвейеры, которые нашли широкое распространение на предприятиях, относящихся к массовому и крупносерийному производству.

Грузы каждой группы имеют определенные особенности перевозки, погрузки-выгрузки, хранения, требуют применения определенных способов транспортировки, технологии грузопереработки, транспортно складской тары.

Эти особенности учитываются при выборе типа транспортных средств и организации их работы.

Грузооборот - количество грузов (в тоннах), перемещаемых на предприятии за определенный период времени (сутки, месяц, квартал, год).

На рисунке 1.1 представлена номенклатура перевозимых грузов.



Рис.1.1 - Номенклатура перевозимых грузов [17]

При планировании работы транспорта на год определяются грузооборот и объем погрузочно-разгрузочных работ, потребность в транспортных и погрузочно-разгрузочных средствах, объем ремонтных работ, потребность в персонале и фонды заработной платы, потребность в горюче-смазочных и прочих расходных материалах. На этой основе составляется смета затрат по транспортному хозяйству и калькуляция себестоимости транспортных услуг. Себестоимость транспортных услуг определяется в виде двух показателей: себестоимость транспортировки 1 т груза и себестоимость погрузки-выгрузки 1 т груза. Плановые расчеты опираются на технически обоснованные нормы работы транспортных средств, материальных и трудовых затрат в транспортном хозяйстве и т.д.

Для рациональной организации перевозок и расчета потребности в транспортных средствах требуется определить грузооборот предприятия, грузовые потоки и номенклатуру перевозимых грузов.

Грузовые потоки представляют собой конкретное выражение транспортно-экономических связей, которые образуются в процессе



производства и обмена товарами между отправителями и получателями грузов и распределяются по различным путям сообщения. Они характеризуются направлением и размерами грузового обмена, которые зависят от размещения производства, пунктов отправления грузов.

Грузооборот подразделяется на внутренний, отображающий количество грузов, перемещаемых внутри предприятия, (рассчитывается на основе плановых заданий по выпуску продукции и объемов поставляемых материалов на рабочие места) и внешний, включающий доставку материальных ценностей на предприятие и вывоз готовой продукции. Внешний грузооборот рассчитывается на основе договоров, заключаемых с поставщиками и потребителями.

Перевозки подразделяются на разовые и маршрутные.

Разовые перевозки - перевозки по отдельным неповторяющимся заказам (заявкам).

Маршрутные перевозки - постоянные или периодические перевозки по определенным маршрутам.

Грузопотоки рекомендуется оформлять на генплане предприятия в масштабе. Это позволяет анализировать и регулировать движение грузов.

По данным грузооборота и грузопотоков рассчитывается потребность транспортных средств по видам, численность транспортных рабочих, их производительность и фонд зарплаты, себестоимость транспортных работ [24].

Основными направлениями совершенствования транспортного хозяйства на предприятиях являются:

- механизация и автоматизация транспортных операций в сочетании с высокой их организацией;
- применение унифицированной тары (в том числе и оборотной);
- внедрение единой производственно-транспортной (комплексной) технологии;
- специализация средств межцехового транспорта по роду перевозимых грузов;



- организация контейнерных перевозок;
- внедрение автоматизированных систем управления транспортом.

Грузопотоки формируют и поддерживают транспортно-экономические связи, которые, в свою очередь, необходимы для товарообращения. Грузовой поток образуется непосредственно в процессе перемещения товаров между пунктом производства и пунктом потребления. Качественная и сравнительная характеристика грузопотоков помогает в анализе существующего положения на транспортном рынке, что, в свою очередь, позволяет оптимизировать некоторые показатели деятельности всей транспортной системы: выявить излишние и нерациональные перевозки, определить сферы эффективного использования того или иного вида транспорта, а также построить прогнозы и обосновать перспективы их развития.

## 1.2 Состояние развития комплексного транспортного обслуживания промышленных предприятий в России и за рубежом

Транспортная логистика - это главная составляющая транспортировки между странами и регионами. Она занимается управлением всех потоков движения во всех направлениях. Наиболее успешным видом перевозок является железнодорожные пути.

Анализируя современное состояние рынка транспортных услуг можно заметить существенные различия с прошлым состоянием рынка. Такие понятия как глобализация, стремительное развитие технологий и систем управления дали толчок в развитии рынка транспорта в целом.

Глобализация привела к усилению концентрации производства и капитала в транспортных отраслях.

Например, половина всего парка контейнеровозов в мире принадлежит всего 10 предприятиям. На современном этапе, где существует тенденция все к большей глобализации, а развивающиеся страны стремятся укрепить свои позиции на мировом рынке, именно экономические факторы являются основой

для влияния экономически более развитых государств на мировую политику. И в этой связи наличие новейших транспортных систем и транспортных коридоров является одним из наиболее важных экономических ресурсов [26].

При развитии перевозок по всемирным торговым предприятиям, проходящим через территорию России, необходимо учитывать, что государства, профсоюзы и крупные транспортные компании находятся в конкуренции, предлагая международные транспортные коридоры, и развивая их конкурентные преимущества. Следует отметить значимость межгосударственной координации в развитии транзитного транспорта. Подобные многосторонние соглашения устраняют таможенные барьеры, обеспечивают большую транспортную безопасность, что стимулирует экономическое сотрудничество между странами и создает предпосылки для развития интеграционных процессов. В мире региональные транспортные сети интегрированы в более крупные сети межрегионального масштаба, связывая основные рынки и производственные центры.

Лидерами мирового рынка ТЛУ (транспортно - логистические услуги), являются:

- США – 23%;
- Европейские страны – 19%;
- Китай – 15% объема рынка.

По данным за 2022 г., на долю российского рынка приходится 3% объема услуг [25].

Исходя из этих количественных показателей, можно прийти к выводу, что в настоящее время на мировом рынке ТЛУ Россия не играет существенной роли, однако объем транспортных услуг возрастает.

Мировая сеть транспортного рынка имеет огромный потенциал для развития отрасли, роста спроса на услуги транспортных организаций. Тем не менее, существуют проблемы, связанные с несоответствием предоставляемых услуг требованиям клиентов, их недостаточное предложение и уровень качества.

В таблице 1.2 предоставлены основные доли стран в грузообороте [33].

Относительно быстрые темпы восстановления международной торговли, в первую очередь благодаря решающей роли стран Юго-Восточной Азии, КНР и Индии, определили направление, структуру и динамику грузопотоков. Это было достигнуто путем стимулирования внутреннего спроса и потребления, ориентации на расширение собственных рынков.

Таблица 1.2

Доля стран в грузообороте за 2022 год, %

Страна	ж/д	авто	т/п	морской	воздушный
Россия	55%	4%	27,5%	12%	1,5%
США	30%	25%	16%	27%	2%
Франция	10%	21,5%	5,5%	50%	1%
Япония	0,5%	7,5%	0,5%	91%	0,5%

Импорт транспортных услуг, распределение объемов выглядит следующим образом (рис.1.2) [34]:

- США (90-100 млрд. долларов), (14,54%);
- Германия - 52 млрд. долларов (7,56%);
- Япония - 42,3 млрд. долларов (6,24% );
- Великобритании - 35,8 млрд. долларов (5,21%);
- Франция - 29,5 млрд. долларов (5,01%);
- Дания - 23,9 млрд. долларов (3,48%);
- Индия - 31,1 млрд. долларов (3,47%);
- Республика Корея - 29,9 млрд. долл. США (3,41 %);
- Италия - 22,6 млрд. долларов (3,3%);
- Россия – 19,8 млрд. долларов (3,1%);
- Нидерланды-16,6млрд. долларов(2,41%).

Текущее распределение обусловлено уровнем развития транспортной инфраструктуры, объемами производства и потребления, участием в формировании и распределении мировой торговли.

Россия занимает высокие позиции практически по всем показателям.

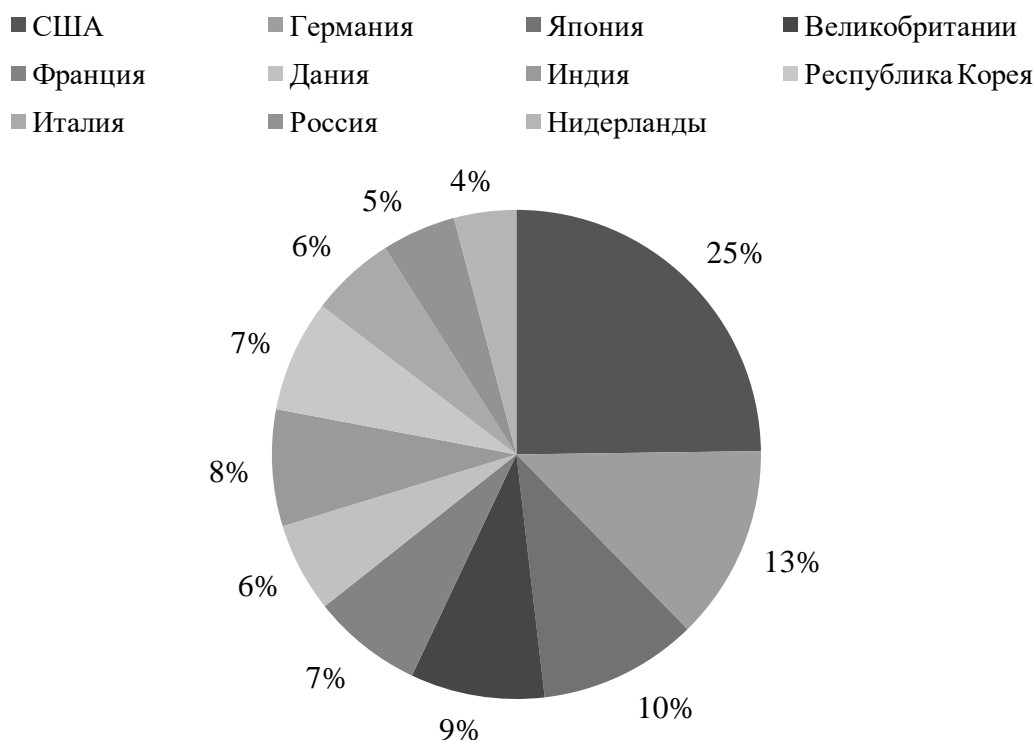


Рис.1.2 - Импорт транспортных услуг, млрд. долларов США [20]

Особенно выдающимися являются размер территории и запасы важнейших полезных ископаемых. Учитывая специфику страны, для России, также как и в других развитых странах, транспорт - один из самых основных отраслей экономики, самый важный компонент производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все области страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они являются материальным основанием обеспечения внешнеэкономических отношений России с ее торговыми партнерами и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Выгодное географическое положение страны позволяет Российской Федерации получать значительный доход от экспорта транспортных услуг, в



том числе от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям.

Ключевой проблемой Российской Федерации на мировом рынке международной торговли услугами транспорта остается недостаточность технического и технологического уровня транспорта, наличие отставания в развитии транспортной системы, статичность темпов роста относительно европейских стран. Российская Федерация на данном этапе развития новшеств и инноваций не может обеспечить повсеместное применение новейших технологий, что в большей части касается контейнерных перевозок.

Россия не в полной мере реализует свои возможности в развитии транспортного сектора. На протяжении длительного времени страна занимает низкие позиции на мировом отраслевом рынке. Так, доля России в мировом экспорте, в период с 2005 года по настоящее время, увеличилась с 1,0% до 2,2% в 2019 г. и снизилась до 1,9% к 2022 г. (рис. 1.3) [35].

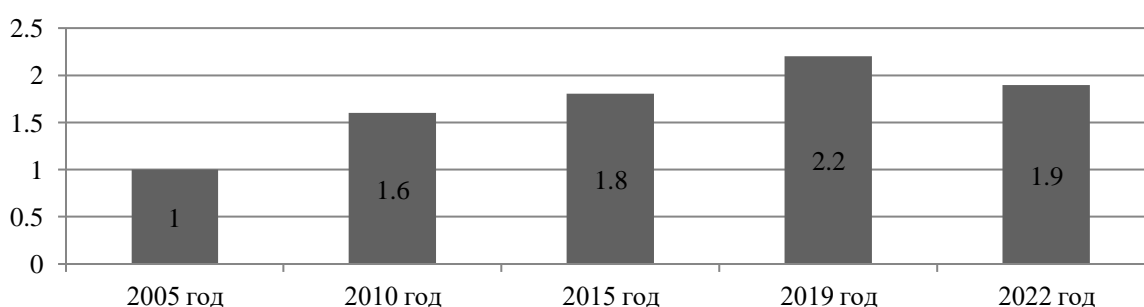


Рис.1.3 - Доля России на мировом экспорте транспортных услуг, %

Являясь трансконтинентальным государством, Россия входит в число лидеров на мировом рынке. По версии всемирных торгово-транспортных организаций по состоянию на 2022 г. страна занимала девятое место в мире по объемам экспорта данного вида услуг с долей 1,9% и 15 место по объемам импорта (1,1%).

В разрезе отдельных стран мировыми лидерами транспортными услугами являются страны Евросоюза, которые обеспечивали 41,7% мирового экспорта по состоянию на 2022 г. За последние пять лет их позиции на мировом рынке

практически не изменились. Второе место занимают США, обеспечивающие 9,6% мирового экспорта транспортных услуг. Их доля в общем итоге выросла за 2017- 2022 гг. на 0,9 процентных пункта. Стабильные позиции на мировом рынке транспортных услуг имеет Сингапур (в 2022 г. его доля составила 5,4%). Нарастили свое присутствие такие страны, как Китай (с 4,2% в 2017 г. до 4,4% в 2022 г.) и Российская Федерация (с 1,8% до 1,9%) (табл. 1.3) [36].

Таблица 1.3

## Основные страны – экспортеры транспортных услуг

Страна	Объем экспорта в 2022 г., млрд. долл. США	% в общем итоге		Ежегодные темпы прироста (падения),%	
		2017 г.	2022г.	2017-2022гг.	2022г.
ЕС	365,5	43,4	41,7	0	-13
США	84,2	8,7	9,6	3	-6
Сингапур	47,3	4,7	5,4	4	-8
Китай	38,3	4,2	4,4	2	1
Япония	35,5	4,7	4,1	-3	-10
Республика Корея	32,7	4,8	3,7	-4	-15
Норвегия	17,9	2,2	2,0	0	-21
Россия	16,8	1,8	1,9	3	-18
Индия	14,3	1,6	1,6	2	-23

Железнодорожный транспорт имеет важное значение для России, обеспечивая значительную часть всего грузооборота страны, выполняя важные государственные, экономические и социальные функции. В долгосрочной перспективе железнодорожные перевозки будут и дальше оставаться экономически эффективным видом транспорта при перевозке массовых грузов, доставляемых как на средние, так и дальние расстояния. Отечественный железнодорожный транспорт потенциально может обеспечивать прирост перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов. В сфере грузовых перевозок железнодорожный транспорт конкурирует с автомобильным и речным транспортом, перевозок нефтеналивных грузов – с трубопроводным и морским транспортом, пассажирских перевозок на дальние расстояния – с

авиационным транспортом, на короткие расстояния – с автомобильным и речным транспортом.

Как положительную тенденцию следует отметить стабильное укрепление позиций России по общему качеству инфраструктуры на протяжении 2017-2022 гг. В результате страна поднялась в среднем на 36 позиций преимущественно за счет улучшения качества авиатранспортной инфраструктуры (улучшение на 28 позиций) и портовой инфраструктуры (на 22 позиции). Наилучшие позиции у России по критерию качества железнодорожной инфраструктуры – 25 место в мире среди 138 в 2022 г. (табл. 1.4) [37].

Таблица 1.4

#### Качество инфраструктуры России

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Качество железнодорожной инфраструктуры	29	30	31	26	24	25
Качество портовой инфраструктуры	97	93	88	81	75	72
Качество авиатранспортной инфраструктуры	105	104	102	79	77	65
Качество дорог	130	136	136	124	123	123

Важной проблемой является техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Неудовлетворительное состояние отечественной инновационной и высокотехнологической составляющей транспортной отрасли объясняется

такими факторами, как недостаточный уровень инвестирования, низкий уровень тарифов на социально значимые перевозки, которые подлежат государственному регулированию, несовершенство механизмов.

Российская Федерация не в полной мере реализует свои потенциальные возможности в развитии транспортного сектора. Низкие позиции России в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры. Другими факторами, сдерживающими развитие транспортного комплекса Российской Федерации и его интеграции в мировую транспортную систему, являются: территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры; недостаточное финансирование отрасли; несовершенство механизмов лизинга; техническое и технологическое отставание транспортной системы; недостаточная подвижность и мобильность основных факторов производства; низкие темпы развития отечественного рынка транспортных услуг.

В последнее время мировая экономика начала испытывать трудности, связанные с внешними, внутренними транспортными причинами и факторами. Ниже будут представлены некоторые из них.

1) Увеличение глобальной конкуренции, которая охватывает рынки товаров, услуг, капитала и других факторов экономического подъема. Началась перестройка мирового хозяйства, которая связана с абсолютным изменением баланса между экономическими центрами, ростом роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий. Это может повлечь за собой изменение национальных и мировых грузовых, рост требований к качеству транспортного сервиса.

2) Рост роли различного капитала в быстром социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной экономики стал чаще определяться качеством профессиональных услуг. Это определенно относится к любому виду транспорта, который выходит на новый инновационный и технологический уровень развития.

3) Полное исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития.

Из-за пока еще недоразвитой транспортной системы были замечены ограничения роста экономики. Нынешнее развитие, инфраструктура не дают возможность эффективно и всецело решить задачи и поставленные цели растущей экономике.

При инновационных и социально-экономических типах развития любая развитая страна хочет входить в состав лидеров глобальной экономики. Выйдя на новый этап, транспортная стратегия должна определить позицию государства по созданию благоприятных социально-экономических условий.

Главной миссией государств в системе функционирования и развития транспорта является создание ситуаций для экономического роста, повышения конкурентоспособности мировой экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей каждого государства в ее конкурентное преимущество. Определенно важным является «создание ситуаций и условий для повышения конкурентоспособности мировой экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам», потому что это означает, что западные государства будут принимать активное участие развитии транспорта.

Повышение конкурентоспособности мировой экономики. Стратегической целью развития мировой транспортной системы является удовлетворение потребностей технологического развития экономики и общества в транспортных услугах. Достигнув, данную стратегическую цель можно будет ожидать эффективное развитие конкурентной среды в транспортной сфере.

Для создания высококачественных транспортных услуг для начала следует узнать параметры и стандарты качества, обеспечить их выполнение и создание, действительно, высокоэффективных технологий, которые будут отвечать стандартам качества. Затем следует отработать элементы технологий, нормативной базы и методов государственного регулирования, внедрить ряд эффективных технологий в регионах и странах мирового порядка, конечно, включая Россию. Это поможет создать основу рынка высококачественных

транспортных услуг и определить нужный вектор его развития.

Развитый рынок конкурентоспособных транспортных услуг будет способствовать будущему подъему их эффективности и качества, росту конкурентоспособности транспортной системы.

Важно и необходимо создать такие условия для развития, как внутренняя конкуренция между перевозчиками и видами транспорта, так и внешняя конкуренция с международными транзитными системами.

Внутренняя региональная конкуренция стран позволит повысить динамичность и ускорение товародвижения, уменьшение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата передовых стран и развитие рыночных отношений. Все это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность с международными транзитными системами и реализацию транзитного мирового потенциала.

Подытожив вышесказанное, что в контексте расширения мирового товарооборота, глобализации грузопотоков и организации экспорта готовой продукции, роль транспортных услуг становится все более важной. Эффективное развитие транспортных центров способствует снижению стоимости созданного продукта и уровня затрат в валовом внутреннем продукте, что, в свою очередь, отражается конкурентоспособности стран на мировом рынке.

### 1.3 Оценка эффективности транспортного обслуживания промышленных предприятий и организаций

Эффективность деятельности предприятий и организаций определяется как степень достижения целей, как положительная результативность.

Развитие транспортной деятельности направлена на обеспечение растущих потребностей в перевозках грузов при условии соблюдения высоких стандартов качества в обслуживании потребителей. В развитии транспорта

заинтересованы субъекты хозяйствования. Повышение эффективности транспорта вызывают интерес во всем мире. Эта тема интересует как управленцев отрасли и их конкурентов в данном сегменте рынка, так и руководство соответствующих министерств и ведомств.

Последние годы промышленное транспортное обслуживание России находится в процессе интенсивных преобразований, направленных на повышение его эффективности. Это стало возможным на основе оптимизации функционирования и модернизации всех подразделений отрасли, внедрения новейших технологий обслуживания и ремонта подвижного состава, постоянного обновления техники и передающих устройств, инфраструктуры, совершенствования процессов организации труда и управления.

Эффективность, как экономическая категория, является широким понятием со многими определениями. Эффект – от лат. *effectus* – исполнение, действие – результат чего-либо, разница между результатом и затратами усилий или ресурсов на их достижение[18]. Эффективность функционирования предприятий и отраслей может быть определена как степень достижения целей, как положительная результативность. Тут возникает проблема выбора показателей результативности или критериев достижения целей. Критерии, необходимые для оценки, различаются в зависимости от обстановки, характерной для компании, а также от её отраслевой принадлежности. Невозможно составить универсального списка критериев для любого предприятия. Исследования по основным показателем эффективности транспортных предприятий, подтверждают существование различий в определении эффективности деятельности транспортных организаций.

Рассматривая понятие эффективности транспортного обслуживания транспортных предприятий и организаций целесообразно обратить внимание на два фактора (две функции): инфраструктурную составляющую, которая, связана с материальными активами и транспортной сетью и операционную деятельность, которая связана с движением транспорта. Для каждой из этих функций, расходы (инвестиционные или эксплуатационные) и доходы (от

деятельности) могут быть разделены. С точки зрения общественных интересов, объем деятельности зависит от показателей дохода на рынке перевозок и уровня общих расходов. Измеряя эффективность транспортного обслуживания, предлагается показатели группировать в зависимости от инфраструктурной и эксплуатационной составляющей транспортного процесса (табл. 1.5) [18].

Таблица 1.5

Распределение расходов и доходов от перевозок на составляющие  
транспортного процесса

Показатели	Составляющие транспортного процесса	
	Эксплуатация	Инфраструктура
Расходы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- инвестиции в подвижной состав</li> <li>- трудовые ресурсы</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- инвестиционный капитал</li> <li>- техническое обслуживание и ремонт</li> </ul>
Доходы	<ul style="list-style-type: none"> <li>- тарифные доходы</li> <li>- государственное финансирование</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- плата за доступ к сети</li> <li>- государственное финансирование</li> </ul>

Транспортного обслуживания непосредственно влияет на эффективность деятельности транспортных предприятий. Развитие политики инвестирования капитала в технологии, которые позволяют снизить расходы на техническое обслуживание и повышение покупательского спроса на транспортных предприятий является достижимой целью. Также целесообразно дополнительное развитие информационных технологий (от более удобных сайтов для клиентов до автоматизированных систем обслуживания транспорта и технического обслуживания). Современные технологические решения позволяют более эффективно использовать инвестиции, в том числе, за счет лучшей коммуникации с клиентами и автоматизации процессов.

Эффективность транспортных систем, государственное финансировании



и доходы транспортных предприятий связаны между собой. Для разработки стратегии и операционного планирования деятельности железной дороги имеет решающее значение последовательность и объемы государственной финансовой поддержки.

В качестве примера, транспортные организации стран ЕС, которые должны работать на конкурентных рынках с небольшой степенью государственного регулирования. Для них объем государственного финансирования имеет решающее значение для поддержания капиталоемких проектов, направленных на развитие транспортных компаний.

Основные различия между странами ЕС - это использование государственного финансирования транспортных предприятий в рамках государственно-частного партнерства.

Несмотря на то, что транспортный рынок становится более конкурентоспособным и эффективным, общественные приоритеты требуют регулирования и финансовой поддержки. Также адекватное и адресное финансирование необходимо для реализации в рамках транспортных систем социальных и экологических проектов.

Чтобы определить уровень эффективности деятельности транспортной системы, можно применять показатели ее производительности, надежности или качества. Различия в эффективности использования активов, производительности труда, тарифных ставок и коэффициентов, доходов и расходов, являются ключевыми показателями для данного исследования. В целом, результаты имеют большое значение, но минимизация затрат и государственная финансовая поддержка решает все.

Транспортный альянс - это объединение крупнейших корпораций и инвестиционных фондов. Создан с целью разработки совместных инвестиционных стратегий в стартапы, разрабатывающих решения в сфере транспорта, логистики с последующим масштабированием этих компаний на международные рынки.

Система показателей оценки качества транспортного обслуживания при

взаимодействии компаний дает более точный результат для объективности получаемой расчетной оценки при использовании разработанной системы индикаторов качества обслуживания грузовладельцев альянсом транспортных компаний (рис 1.4) [23].

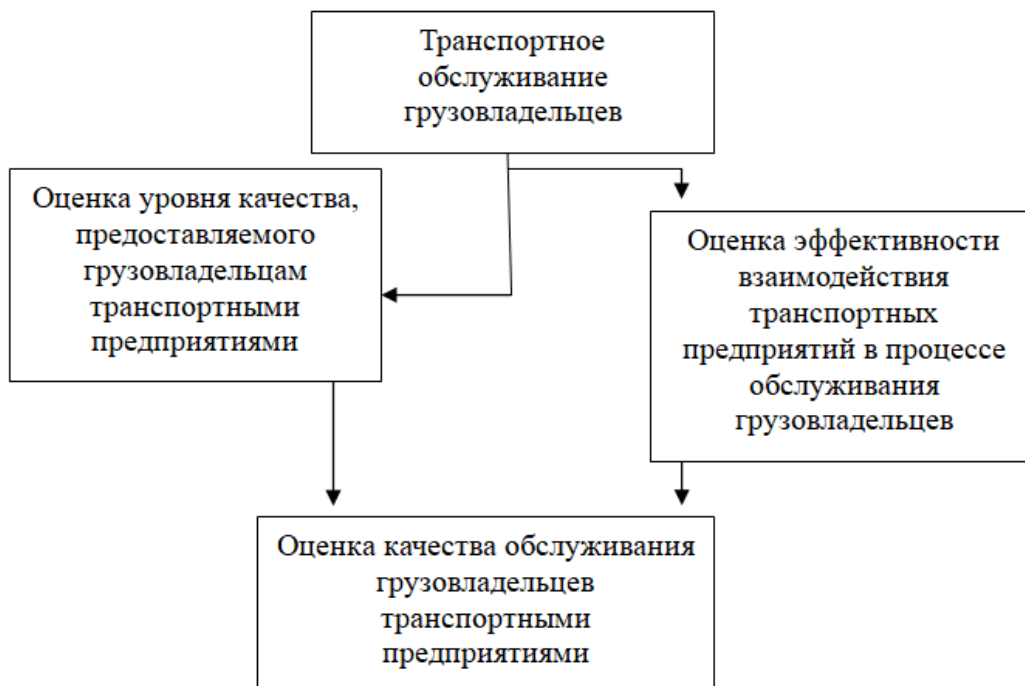


Рис. 1.4 - Оценка качества обслуживания грузовладельцев альянсом транспортных предприятий

Для разработки методики оценки эффективности взаимодействия транспортных компаний в процессе обслуживания грузовладельцев предлагается выделить четыре ключевые показателя:

- эффективность исполнения каждым участником транспортного альянса своих кооперационных обязательств в процессе обслуживания конкретного грузовладельца;
- затратноотдача, получаемая транспортными компаниями от кооперации в процессе обслуживания грузовладельцев;
- эффективность стандартизации и унификации бизнес-процессов взаимодействия транспортных компаний в процессе обслуживания грузовладельцев;

- динамика роста совокупных доходов транспортных компаний от организации обслуживания грузовладельцев с учетом полученных рекламаций.

Представляется целесообразным изложить методику расчета указанных выше показателей более подробно, при этом необходимо учитывать, что интерпретация получаемых расчетных знаний должна быть одинаковой для всех показателей.

Расчетная формула, с учетом того, что тематика данной работы исследует качество и эффективность взаимодействия транспортных компаний, будет иметь следующий вид [29]:

$$MS1 = C_{\text{то}} / \sum C_{\text{тSi}}, \quad (1.1)$$

где  $MS1$  – выгоды использования транспортного обслуживания (руб.);

$C_{\text{то}}$  – стоимость грузоперевозок и экспедирования, выполняемых собственными силами грузовладельцев (руб.);

$\sum C_{\text{тSi}}$  – суммарная стоимость обслуживания (транспортных услуг) транспортными компаниями (руб.).

Следующий показатель транспортного обслуживания – это показатель, характеризующий надежность исполнения обязательств транспортными компаниями. Расчетная формула в данном случае будет иметь следующий вид [12]:

$$MS2 = \sum T_{\text{ст}} / \sum T_{\text{стт}}, \quad (1.2)$$

где  $MS2$  – объем исполнения обязательств транспортными компаниями в процессе обслуживания грузовладельцев (оказания им транспортных услуг) (руб.);

$\sum T_{\text{ст}}$  – объемы транспортного обслуживания, выполненные транспортными компаниями с полным соблюдением договорных обязательств

(руб.);

$\Sigma TS_{nt}$  – объемы транспортного обслуживания, выполненные транспортными компаниями с нарушением договорных обязательств (руб.).

Далее, для каждого грузовладельца весьма важным в процессе его коммерческой деятельности, в том числе предполагающей перемещение грузов в пространстве, является время доставки груза.

Время доставки груза – это период, в рамках которого происходит формирование груза и его доставка в конечный пункт назначения. Учитывая, что в рамках рассматриваемой тематики транспортное обслуживание грузовладельцев осуществляется не одним, но несколькими (как правило двумя – четырьмя) транспортными компаниями, время доставки груза будет иметь период, длительность которого складывается из последовательных временных затрат на перевозку груза каждой включенной в цепочку транспортной компании. При этом, как правило, каждая транспортная компания устанавливает внутреннюю норму длительности транспортировки каждого типа (вида) груза, основываясь на Правилах исчисления сроков доставки грузов. В данном случае расчетная формула будет иметь следующий вид [10]:

$$MS3 = \Sigma LSI_n / \Sigma LCI_a, \quad (1.3)$$

где  $MS3$  – изменение длительности времени доставки груза в рамках обслуживания грузовладельцев транспортной компанией (сут.);

$\Sigma LSI_n$  и  $\Sigma LCI_a$  – нормируемая (планово установленная) и фактическая длительность (продолжительность) времени доставки груза (как сумма соответственно нормируемой и фактической длительности времени доставки груза каждой транспортной компанией, включенной в цепочку) (сут.).

Не менее важным показателем качества транспортного обслуживания для грузовладельцев является и отдача от использования транспортного

обслуживания или транспортных услуг в целом. Поэтому необходимо рассчитывать и этот показатель.

Для расчета предлагается следующая формула [11]:

$$MS4 = I_T / \sum CTS_i, \quad (1.4)$$

где  $MS4$  – уровень затратоотдачи для грузовладельцев от использования обслуживания (транспортных услуг), предоставляемого транспортными компаниями (руб.);

$I_T$  – доходы грузовладельцев, обусловленные перемещением грузов в пространстве (обусловленные использованием транспортного обслуживания) (руб.);

$\sum CTS_i$  – суммарная стоимость обслуживания (транспортных услуг) транспортными компаниями (руб.).

Итак, выше были рассмотрены четыре ключевые показателя, характеризующие качество транспортного обслуживания грузовладельцев с позиции получаемого ими от транспортных компаний услуг.

Таким образом, на основе полученных значений комплексных показателей качества и взаимодействия транспортных компаний в процессе обслуживания грузовладельцев можно более точно оценить качества транспортного обслуживания грузовладельцев с учетом эффективности обслуживания для каждого участника альянса.

На практике это позволяет выстроить матрицу возможных соотношений динамики комплексного показателя уровня транспортного обслуживания и динамики комплексного показателя эффективности транспортных компаний.

## 2 АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛЕСОСИБИРСКОГО ФИЛИАЛА АО «В-СИБПРОМТРАНС»

### 2.1 Общие сведения об объекте исследования

Организация основана приказом от 19 ноября 1975 года №448-ц Министерства автомобильного транспорта РСФСР «Об организации Красноярского отделения промышленного железнодорожного транспорта» путём объединения промышленных предприятий, в частности железнодорожных цехов, Красноярского и Хабаровского края, Амурской области, а в последующее время в Иркутской и Кемеровской областях, республике Хакасия. Отделение «Промжелдортранс» в 1993 году преобразовали в ОАО «Восток-Сибпромтранс».

Предприятие имеет почти 40-летний опыт работы. На момент создания обслуживалась около 60 промышленных предприятий, 70 километров подъездных путей, локомотивный парк составлял 10 изношенных локомотивов. За прошедшее время создан мощный производственный комплекс: в 15 раз увеличилось количество обслуживаемых предприятий, протяженность железнодорожных путей, обновлён локомотивный парк и парк погрузо-разгрузочной техники, приобретён парк собственных вагонов, а также вагоноопрокидыватели, экскаваторы, рабочие машины.

АО «В-Сибпромтранс» на данный момент включает в себя 10 филиалов: Абазинский, Абаканский, Ангарский, Ачинский, КияШалтырский, Красноярский узел, Лесосибирский, Назаровский, Тейский и Ангарский лесозаготовительные участки. Филиалы имеют современное оснащение, взаимодействуют с 18 станциями примыкания Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорог. Также работает дочерняя компания- ЗАО «Красопергруз». Подразделения компании транспортируют грузы, необходимые для различных отраслей промышленности - топливноэнергетических комплексов, добывающих и перерабатывающих

предприятий черной и цветной металлургии, нефтехимической, лесной отраслей, перевозят продукты питания и товары народного потребления.

Акционерное общество «Восточно-Сибирского промышленного железнодорожного транспорта» (Лесосибирский филиал АО «В-Сибпромтранс») более 46 лет осуществляет комплексное транспортное обслуживание промышленных предприятий и организаций Сибирского региона, перевозку, погрузку и выгрузку самых различных грузов - от стратегических до товаров народного потребления.

Производство имеет собственный парк вагонов для перевозки грузов, осуществляет ремонт подвижного состава, обточку колесных пар, ремонт железнодорожных путей и другие виды работ. Общее число оказываемых услуг превышает 150 наименований. Благодаря тесному взаимодействию с компанией–оператором «Красопергруз», применяющей специально разработанные транспортно-логистические схемы, использование подвижного состава более эффективно. Многие промышленные предприятия энергетики, металлургической, лесной, строительной и других отраслей доверяют свое транспортное обслуживание АО.

Политика предприятия, его руководителей и специалистов - постоянное движение вперед, как в вопросах расширения сферы деятельности и перечня оказываемых услуг с учетом потребностей грузовладельцев, так и реализации транспортной стратегии, модернизации производства, инновационного подхода к решению вопросов. [40]

Руководством предприятия занимается генеральный директор АО «В-Сибпромтранс» на основе полной ответственности за исполнение возложенных на него обязанностей. Организацией эксплуатационной работы, контроль над выполнением суточных, сменных, смешанных планов, заданий осуществляет заместитель генерального директора. Организацией осуществления производственного контроля по филиалам АО «В-Сибпромтранс» и Красноярского узла занимаются директора филиалов и начальник Красноярского узла, а так же начальники отраслевых управлений

На рисунке 2.1 представлена организационная структура Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».

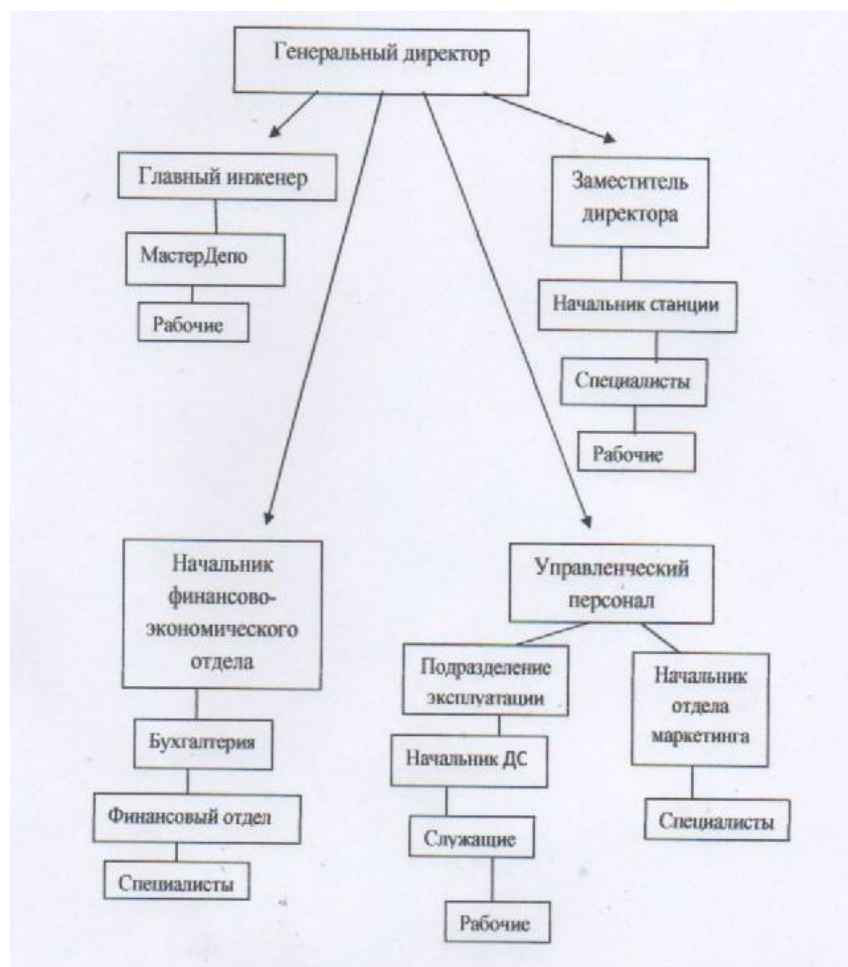


Рис. 2.1 - Организационная структура Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»

По рис. 2.1 видим, что единоличный исполнительный орган – Генеральный директор, осуществляет решение всех вопросов руководства текущей деятельностью компании, за исключением вопросов, которые решают Общего собрания акционеров и Наблюдательный совет. Организационная структура Лесосибирского филиала «АО «В-Сибпромтранс» является линейной, которая выражается тем, что во главе каждого структурного подразделения располагается руководитель-единоначальник, который наделен всеми полномочиями и осуществляет единоличное руководство над сотрудниками, которые находятся у него в подчинении.



Лесосибирский филиал самый северный филиал. С 2008 здесь осуществляется погрузка лесоматериала силами филиала, оказываются экспедиционные услуги и услуги по транспортировке лесных грузов с использованием автотранспорта филиала, а также складирование, хранение и отгрузка грузов для грузовладельцев, не имеющих своих складских зон и отгрузочных механизмов.

В таблице 2.1 предоставлены основные конкуренты АО «В-Сибпромтранс».

Таблица 2.1

#### Основные конкуренты АО «В-Сибпромтранс»

Название компании	Регион	Выручка, тыс.руб
АО «НОРТ ТРАНС»	Красноярский край	301000
ООО «ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО ПРОМТРАНС»	Новосибирская область	130000
ООО «ТЭР»	Новосибирская область	251000
ООО «ТТК-СИБИРЬ»	Красноярский край	701200
ООО «ЕНИСЕЙТРАНССЕРВИС»	Красноярский край	680000
ООО «СИБЛЕСТРАНС»	Красноярский край	360000

Исходя из таблицы, можно сказать, что субъекты деятельности железнодорожного транспорта: грузовые перевозки имеют огромный потенциал конкурировать в одной отрасли с АО «В-Сибпромтранс».

Лесосибирский филиал АО «В-Сибпромтранс» организовывалось из-за необходимости увеличения железнодорожных перевозок в связи с постоянным ростом числа промышленных предприятий и их развития в Красноярском крае. Финансовое благополучие организации постоянно растёт благодаря заинтересованности разных промышленных предприятий края и соседних регионов, сотрудничающих с АО «В-Сибпромтранс».

В таблице 2.2 предоставлены основные заказчики и потребители АО «В-

Сибпромтранс».

Таблица 2.2

Основные заказчики и потребители АО «В-Сибпромтранс»

Заказчики	Потребители
АО «РН-ТРАНС»	АО «ПОЛЮС»
АО «НАЗАРОВСКАЯ ГРЭС»	ООО «ОРИОН ТРАНС»
АО «КНП»	ООО «ПОЛИМЕТРАНС»
ООО «КРАМЗЭНЕРГО»	ООО «САЙБЕРИЯ»
ОАО «КРАСЦВЕТМЕТ»	ООО «ВТОРМЕТ»
ОАО «РЖД»	ООО «КРАСНЭК»
АО «КРП»	ООО «ЕВРОЛЕС»

Из таблицы 2.2 видим, что предприятие имеет спрос среди заказчиков и потребителей так происходит благодаря увеличению количества обслуживаемых предприятий, снижению затрат на перевозки и проведению грамотной финансовой политики, увеличения количества предоставляемых услуг и их выгодному предоставлению.

Виды деятельности, осуществляемых данной организацией:

- Организация грузоперевозок железнодорожным и автомобильным транспортом. Выбор оптимальных логистических схем перевозки грузов, подбор и обеспечение необходимым железнодорожным подвижным составом. Контейнерные перевозки.

- Компанией осуществляется комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание грузовладельцев (организация грузоперевозок железнодорожным и автомобильным транспортом по России и в международном сообщении, выполнение погрузо-разгрузочных работ и складских операций, разработка схем/эскизов погрузки и крепления груза и согласования их с ОАО «РЖД», работа с негабаритными и крупногабаритными грузами, с перевалкой тяжеловесного груза весом до 200 тонн, выбор

оптимальных логистических схем перевозки грузов, подбор и обеспечение железнодорожным и автомобильным подвижным составом).

- АО «В-Сибпромтранс» гарантирует качественный ремонт вагонов в объеме от ТОР (текущий отцепочный ремонт) до КР (капитального ремонта), ремонт маневровых локомотивов в объеме от ТО-3 до КР. Все виды работ выполняются на новом технологическом оборудовании, которое позволяет выполнять неразрушающий контроль и испытания, снизить стоимость ремонта узлов и агрегатов.

- Погрузочно-разгрузочные работы.

- Реализация лесопродукции АО «В-Сибпромтранс» осуществляет деятельность по заготовке, вывозке и переработке сосны.

Рассмотрим таблицу 2.3 с технико-экономическими показателями АО «В-Сибпромтранс».

Таблица 2.3

## Технико-экономическими показателями АО «В-Сибпромтранс»

№ п/п	Показатели	2020 год	2021 год	2022 год	Отклонение		Темп роста, %	
					2021 года от 2020 года	2022 года от 2021 года	2021 года от 2020 года	2022 года от 2021 года
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Выручка от продаж, тыс. руб.	1902364	2002488	1937832	100124	-64656	105,26	96,77
2	Себестоимость проданных товаров, работ, услуг, тыс. руб.	1773122	1866444	1832712	93322	-33732	105,26	98,19
3	Прибыль от продаж, тыс. руб.	129242	136044	105120	6802	-30924	105,26	77,26
4	Чистая прибыль, тыс. руб.	100982	113481	70558	12500	-429223	112,37	62,17

## Окончание таблицы 2.3

	1	2	3	4	5	6	7	8
5	Среднегодовая численность персонала, чел.	66	67	84	1	17	101,51	125,37
	в том числе рабочих	22	22	36	0	14	100	163,63
6	Фонд заработной платы персонала, тыс. руб.	274430,9	28887,46	38894,40	1444,37	10006,93	105,26	134,64
	в том числе рабочих	6485,793	6819,015	12379,17	333,222	5560,161	105,13	181,54
7	Среднемесячная заработная плата одного работника, руб.	34650,4	35929,7	38585,7	1279,3	2656	103,69	107,40
8	Среднемесячная заработная плата одного рабочего, руб.	24567,4	25829,6	28655,5	1262,2	2825,9	105,13	110,94
9	Среднегодовая стоимость основных производственных фондов, тыс. руб.	757257,3	767000,5	758096,7	9743,2	-8903,8	101,28	98,83
10	Рентабельность продаж, %	6,80	6,80	5,42	0	-1,38	-	-
12	Производительность труда одного работающего, тыс. руб.	28823,7	29887,8	23069,4	1064,1	-6818,4	103,70	77,18
13	Фондоотдача, руб./руб.	2,5	2,6	2,5	0,1	-0,1	104	96,15
14	Рентабельность основных производственных фондов, %	13,33	14,78	9,31	1,45	-5,47	-	-

Анализируя таблицу 2.3 , можно сделать вывод, что выручка от продаж с 2020 по 2021 выросла на 100124 тыс.руб. , а в 2022 снизилась на 64656 тыс.руб. Себестоимость проданных товаров, работ, услуг в период с 2020 по

2021 так же увеличилась на 93322 тыс.руб., но в 2022 снизилась на 33732 тыс.руб. Прибыль от продаж, увеличилась в 2020-2021 но снизилась в 2022 . Среднегодовая стоимость основных производственных фондов, в 2020 году по сравнению с 2021 годом увеличилась на 9743,2 тыс.руб и снизилась на 8903,8 тыс.руб в 2022году. Фондоотдача, за три года практически не изменялась. Рентабельность основных производственных фондов, в 2020 составила 13,33% в 2021 году ее показатель составил 14,78% что отличается на 5,47% по сравнению с 2022 годом.

Прибыль от работ и услуг при этом имеет положительный темп прироста. Связано это с увеличением выручки от продаж. Все эти меры можно считать достаточно эффективными, т.к. рентабельность продаж остается одинаковой в период с 2020 по 2021 год и составляет 6,80 % в 2022 году падает до 5,42 %, что отличается на 1,38 %. Таким образом, основные технико-экономические показатели предприятия находятся на удовлетворительном уровне.

## 2.2 Бизнес-анализ деятельности АО «В-Сибпромтранс»

Основные показатели деятельности АО «В-Сибпромтранс» за 2021 – 2022гг. представлены в таблице 2.4.

Анализируя таблицу 2.4, можно сделать вывод, что в 2022 году наблюдается снижение выручки от реализации продукции, товаров, работ, услуг на 64656 тыс. руб. (на 3,23 %), себестоимость снизилась на 33732 тыс. руб. (на 1,81 %). Снижение выручки от продаж повлияло на уменьшение прибыли от реализации АО «В-Сибпромтранс» за 2021 – 2022гг. Причиной снижения выручки является неэффективное использование денежных средств. Одна из наиболее важных проблем предприятия состоит в сохранности подвижного состава, уменьшении денежных затрат на ремонт и затрат времени на работу с неисправными вагонами.

Результатами финансовой деятельности АО Лесосибирский филиал АО «В-Сибпромтранс» за 2021-2022гг. что представлено в таблице 2.4 является

прибыль до налогообложения, которая в 2021 году уменьшилась на 42490 тыс. руб. по сравнению с 2021 годом. Налоги и сборы в 2021 году, которые возникают из прибыли, уменьшились на 6,18% по сравнению с 2022 годом. Чистая прибыль компании в 2021 году уменьшилась на 42923 тыс. руб. или на 37,82 % по сравнению с 2022 годом.

Таблица 2.4

Основные показатели деятельности АО «В-Сибпромтранс» за 2021 – 2022 гг.

Показатели	В стоимостных единицах, руб.		Изменения	
	2022год	2021год	в рублях	в % к предыдущему году
1. Выручка от реализации продукции	1937832	2002 488	-64656	-3,23
2. Себестоимость продаж	1 832 712	1 866 444	-33732	-1,81
3. Валовая прибыль	105120	136 044	-30924	-22,73
4. Прибыль от продаж	105120	136 044	-30924	-22,73
5. Прибыль до налогообложения	129841	172 331	- 42490	-24,66
6. Текущий налог на прибыль	-54833	-58 446	3613	-6,18
7. Чистая прибыль	70558	113 481	-42923	-37,82

На основе проведенного анализа основных финансовых показателей деятельности АО «В-Сибпромтранс» за 2021 – 2022 гг., можно сделать вывод, что результативность работы компании АО «В-Сибпромтранс» по сравнению с 2022 годом уменьшилась, о чем свидетельствует снижение прибыли от продаж, прибыли до налогообложения и чистой прибыли компании.

Анализ динамики структуры активов и пассивов АО «В-Сибпромтранс» за  
2021 – 2022 гг.

Показатели	В стоимостных единицах, тыс. руб.		Структура, %		Изменения		
	2022 г.	2021 г.	2022 г.	2021 г.	в тыс. руб.	в % к пред.го ду	в структ уре, %
1	2	3	4	5	6	7	8
Актив							
Внеоборотные активы							
Нематериальные активы	13	40	0,001	0,002	-27	-67,50	0,001
Основные средства	1204604	1279238	54,68	60,34	-74634	-5,83	-5,66
Финансовые вложения	4710	5662	0,21	0,27	-952	-16,81	-0,05
Отложенные налоговые активы	700	734	0,03	0,03	-34	-4,63	-0,003
Прочие внеоборотные активы	25339	80727	1,15	3,81	-55388	-68,61	-2,66
Оборотные активы							
Запасы	203988	200350	9,26	9,45	3638	1,82	- 0,19
НДС	1466	2034	0,07	0,10	-568	-27,93	0,03
Дебиторская задолженность	298290	252264	13,54	11,90	46026	18,25	-
Финансовые вложения	438215	265690	19,89	12,53	172525	64,93	7,36
Денежные средства	16945	23450	0,77	1,11	-6505	-27,74	-0,34
Прочие оборотные активы	8605	9869	0,39	0,47	-1264	-12,81	-0,07
Баланс	2202875	2120058	100,00	100,00	82817	3,91	0,00
Пассив							

## Окончание таблицы 2.5

1	2	3	4	5	6	7	8
Капитал и резервы							
Уставной капитал	112555	112555	5,109	5,309	0	0,00	-0,200
Внеоборотные активы	1871303	1841839	84,95	86,88	29464	1,60	-1,39
Добавочный капитал	21	13	0,001	0,001	8	61,54	0,00
Резервный капитал	5628	5628	0,26	0,27	0	0.00	-0,010
Нераспределенная прибыль	31919	-29543	1,45	-1,39	61462	-208,04	2,84
Краткосрочные обязательства							
Кредиторская задолженность	181449	189566	8,24	8,94	-8117	-4,28	-0,07
Баланс	2202875	2120058	100,00	100,00	82817	3,91	0,00

На основе таблицы 2.5 , можно сделать вывод, что: внеоборотные активы за 2022-2021 год снизились на 131035 тыс. руб., что произошло за счет уменьшения основных средств на 74634 тыс. руб. и прочих внеоборотных активов на 55388 тыс.руб.

Оборотные актив на конец 2022 года увеличились на 213852 тыс. руб., что произошло за счет увеличения дебиторской задолженности 18,25 % по сравнению с 2021 годом. Это является положительным моментом для АО «В-Сибпромтранс». Рост произошел за счет увеличения нераспределенной прибыли (основного показателя собственного капитала).

АО «В-Сибпромтранс» не имеет долгосрочные обязательства, а из краткосрочных обязательств присутствует только кредиторская задолженность, которая в 2022 году уменьшилась на 4,2%.

Таким образом, проанализировав актив и пассив баланса можно сделать вывод о том, что у предприятия наблюдается большой запас собственного капитала, кредиторская задолженность компании уменьшается, что положительно влияет на финансовое состояние компании.

Проведем анализ показателей рентабельности и деловой активности (оборачиваемости) АО «В-Сибпромтранс» за 2021 – 2022 гг. (таблица 2.6).

Данный анализ говорит о снижении эффективности работы компании. О снижении прибыльности предприятия свидетельствует снижение прибыльности



предприятия свидетельствует снижение рентабельности продаж.

Таблица 2.6

## Анализ показателей рентабельности и деловой активности

## АО «В-Сибпромтранс»

Название показателя	Формула расчета	2022 год	2021 год		Результат
		Подстановка данных из отчетности	Результат	Подстановка данных из отчетности	
Рентабельность продаж	Прибыль от продаж / выручка	105120/1937832	0,05	136044/2002488	0,07
Рентабельность оборотных активов	Чистая прибыль / ср.оборотные активы	70558/ ((967509+753657)/2)	0,08	113481/ ((753657+528856)/2)	0,18
Рентабельность собственного капитала	Чистая прибыль / ср.собственного капитала	70558/ ((2021426+1930492)/2)	0,04	113481/ ((1930492+1842672)/2)	0,06
Коэффициент оборачиваемости активов	Выручка / ср.ст-ть активов	1937832 / ((2202875+2120058)/2)	0,9	2002488 / ((2120058+2032177)/2)	1
Коэффициент оборачиваемости запасов	Себестоимость / ср.ст-ть запасов	1832712 / ((203988+200350)/2)	9,1	1866444 / ((200350+182803)/2)	9,7
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	Выручка / ср.ст-сто ДЗ	1937832 / ((298290+252264)/2)	7	2002488 / ((252264+231343)/2)	8,3
Коэффициент оборачиваемости оборотных активов	Выручка / ср.ст-ть ОА	1937832 / ((967509+753657)/2)	2,3	2002488 / ((753657+528856)/2)	3,1
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	Выручка / ср.ст-сто КЗ	1937832 / ((181449+189566)/2)	10,4	2002488 / ((189566+189505)/2)	10,6

Анализируя таблицу 2.6, можно сказать, что:

- коэффициент оборачиваемости активов в 2022 году снизился на 0,1. Каждый рубль активов компании оборачивается лишь один раз в 2018-2019 году.
- коэффициент оборачиваемости запасов в 2022 году снизился на 0,6, что

свидетельствует о снижении эффективности филиала АО «В-Сибпромтранс» и экономии использования запасов, интенсивном процессе снабжения, производства и сбыта.

– коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности в 2022 году снизился на 1,3 оборота, что скорость оборота уменьшилась;

– коэффициент оборачиваемости оборотных активов в 2022 году снизился на 0,8 оборота. В 2022 году каждый вид оборотных активов потреблялся и вновь возобновлялся 2 раза в год;

- рентабельность оборотных активов за 2022 году снизилось на 0,1: на 1 рубль оборотных активов приходится 8 копеек чистой прибыли;

– рентабельность собственного капитала за 2022 году снизилось на 0,02: на 1 рубль собственного капитала приходится 4 коп. чистой прибыли;

– рентабельность продаж в 2022 году снизилось на 0,02: на 1 рубль продаж компания имеет 5 копеек чистой прибыли.

Рассмотрим анализ относительных показателей финансовой устойчивости и платежеспособности компании.

Платежеспособность компании показывает способность фирмы в срок осуществлять расчет своим финансовым обязательствам за счет достаточного наличия готовых средств платежа и иных ликвидных активов.

Оценка риска потери платежеспособности напрямую связана с анализом ликвидности активов и баланса в целом (таблица 2.7).

Таблица 2.7

Анализ ликвидности АО «В-Сибпромтранс» за 2021 -2022 гг.

Актив	год	Наиболее ликвидные активы A <sub>1</sub> (ДС+ФВкр)	Быстрореализуемые активы A <sub>2</sub> (дебиторская задолженность)	Медленно реализуемые активы A <sub>3</sub> (запасы и затраты)	Труднореализуемые активы A <sub>4</sub> (внеоборотные активы)	Баланс
1	2	3	4	5	6	7
Абсолютные величины	2021	288140	262133	202384	1366401	2120058
	2022	455160	306895	205454	123566	2202875

Окончание таблицы 2.7

1	2	3	4	5	6	7
Удельные веса (%)	2021 2022	13,6 20,7	12,4 13,9	9,5 9,3	64,5 56,1	100,0 100,0
Пассив		Наиболее срочные обязательства П <sub>1</sub> (кредиторская задолженность)	Краткосрочные пассивы П <sub>2</sub> (краткосрочные кредиты и займы)	Долгосрочные пассивы П <sub>3</sub> (долгосрочные кредиты и займы)	Постоянные пассивы П <sub>4</sub> (реальный собственный капитал)	Баланс
Абсолютные величины	2021 2022	189566 181449	0 0	0 0	1930492 2021426	2120058 2202875
Удельные веса (%)	2021 2022	8,9 8,2	0,0 0,0	0,0 0,0	91,1 91,8	100,0 100,0
Платежный излишек (+) или не достаток (-)	2021 2022	+98574 +273711	+262133 +306895	+202384 +205454	-3034760 -786060	0 0

Следовательно, баланс организаций АО «В-Сибпромтранс» является абсолютно ликвидным, так как выполняются все четыре неравенства. Это говорит о том, что в 2021 – 2022 гг. АО «В-Сибпромтранс»:

- способна немедленно погашать кредиторскую задолженность за счет денежных средств;
- способна своевременно погашать краткосрочные обязательства в ближайшей перспективе при условии, что дебиторы вернут свои долги своевременно;
- организация способна своевременно погашать привлеченные долгосрочные обязательства за счет медленно реализуемых активов; величина собственного капитала выше величины внеоборотных активов.

Таким образом, в 2021 – 2022 гг. АО «В-Сибпромтранс» финансово устойчивое.

Задачей анализа финансовой устойчивости является оценка степени независимости от заемных источников финансирования.

Далее рассмотрим оценку рисков финансовой устойчивости также с помощью относительных показателей (таблица 2.8).

Таблица 2.8

## Показатели финансовой устойчивости АО «В-Сибпромтранс»

Название показателя	Формула расчета	2022		2021		Норматив или желательная тенденция
		Подстановка данных из отчетности	Результат	Подстановка данных из отчетности	Результат	
Коэффициент автономии	Собственный капитал/Актив	2021426/2202875	0,9	1930492/2120058	0,9	$\geq 0,4-0,6$
Коэффициент капитализации	Обязательства/Собственный капитал	181449/021426	0,09	189566/1930492	0,1	$\leq 1,5$
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	(Собственный капитал – внеоборотные активы) / Оборотные активы	(2021426-1235366)/967509	0,8	(1930492-1366401)/753657	0,7	$\geq 0,5$

Анализ таблицы 2.8 позволяет сделать вывод, что АО «В-Сибпромтранс» финансово устойчиво, что доказывает:

- коэффициент автономии, который в 2021– 2022 гг. составляет 0,9, что выше нормативного значения. Это говорит о том, что организация не зависит от кредиторов;

- коэффициент капитализации, который в 2021 – 2022 гг. составляет 0,1, что соответствует нормативу, а это значит, что организация не зависит от заемных средств, а значит финансово устойчиво;

- коэффициент обеспеченности собственными средствами в 2021 -2022 гг. выше нормативного значения, что говорит о достаточности у компании собственных средств для финансирования текущей деятельности.

Таким образом, можно сделать вывод, что анализ деловой активности говорит о снижении эффективности работы АО «В-Сибпромтранс» в 2022 году.

Несмотря на это, компания в 2021 – 2022 гг. финансово устойчиво, что показал анализ оценки рисков финансовой устойчивости.

В таблице 2.9 представлен анализ прибыли АО «В-Сибпромтранс».

Таблица 2.9

## Анализ прибыли АО «В-Сибпромтранс»

Показатель	2021, тыс. руб.	2022, тыс. руб.	Изменение 2021 г. от 2022 г., +/-, тыс. руб.	Темп прироста 2022 г. от 2021г., +/-, %
Выручка	2002488	1937832	-64656	-3,22
Себестоимость	1866444	1832712	-33732	-1,8
Валовая прибыль	136044	105120	-30924	-22,7
Коммерческие расходы	5509	5126	-383	-6,9
Прибыль от продаж	136044	105120	-30924	-22,7
Проценты к получению	37105	30903	-6202	-16,7
Проценты к уплате	86551	40590	-45961	-53,1
Доходы от участия в других организациях	25	32	7	28
Прочие доходы	20793	60269	39476	189,9
Прочие расходы	73580	37225	36355	-49,4
Прибыль до налогообложения	33836	118509	84673	350,2
Текущий налог на прибыль	46263	56023	9760	21,0
Чистая прибыль	113481	70558	-42923	-62,17

Прибыль от продаж в рассматриваемые годы уменьшилась: показатель 2021 г. гораздо выше показателя 2022 г. В 2021 г. она увеличилась на 30924 тыс. руб., а в 2022 г. сократилась по сравнению с 2021 г. Также можно отметить и уменьшение прибыли по отношению к выручке. За два исследуемых года этот показатель увеличился на 5,7 %. На опережающее снижение чистой прибыли по сравнению с выручкой оказало влияние увеличение себестоимости по сравнению с прибылью от продаж (в процентном соотношении). По данным таблицы 2.9 также можно отметить, что АО «В-Сибпромтранс» имеет незначительные прочие доходы, сумма которых в 2022 г. в три раза меньше доходов 2021 г. При этом имеются прочие расходы, которые гораздо выше

суммы прочих доходов, т.е. можно говорить о дополнительных расходах предприятия, хотя размер прочих расходов в 2022 г. сократился по сравнению с предыдущим годом, что является положительным фактором в деятельности предприятия. Чистая прибыль АО «В-Сибпромтранс» в анализируемые годы увеличилась: в 2022г. по сравнению с 2021 г. произошло увеличение на 53349 тыс. руб., а в 2021 г. – снижение по отношению к предыдущему году, что так же является положительным результатом для предприятия.

В 2022 году среднесписочная численность работников Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» составила 84 человека.

Проведем анализ численности персонала исследуемого предприятия таблица 2.10.

Таблица 2.10

Анализ численности персонала Лесосибирского филиала  
АО «В-Сибпромтранс»

Категория персонала	2021 год		2022 год	
	Кол-во человек	Удельный вес, %	Кол-во человек	Удельный вес, %
Руководители	13	19,40	13	15,47
Специалисты	27	40,29	29	34,52
Служащие	5	7,46	6	7,14
Рабочие	22	32,83	36	42,86
Всего	67	100	84	100

Анализируя данную таблицу 2.10 за период 2021-2022 гг. можно сделать следующий вывод: рост численности персонала был в 2022 году, и увеличился на 17 человек, в тоже время численность служащих увеличилась на 1 человека. Результаты анализа показывают, что состав работающих по категориям персонала в «изменился следующим образом: численность рабочих в 2022 году увеличилась на 14 человек. Численность специалистов в 2022 году увеличилась

на 2 человека. Число руководителей осталось неизменным.

На рисунке 2.2 представлена структура кадров Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».

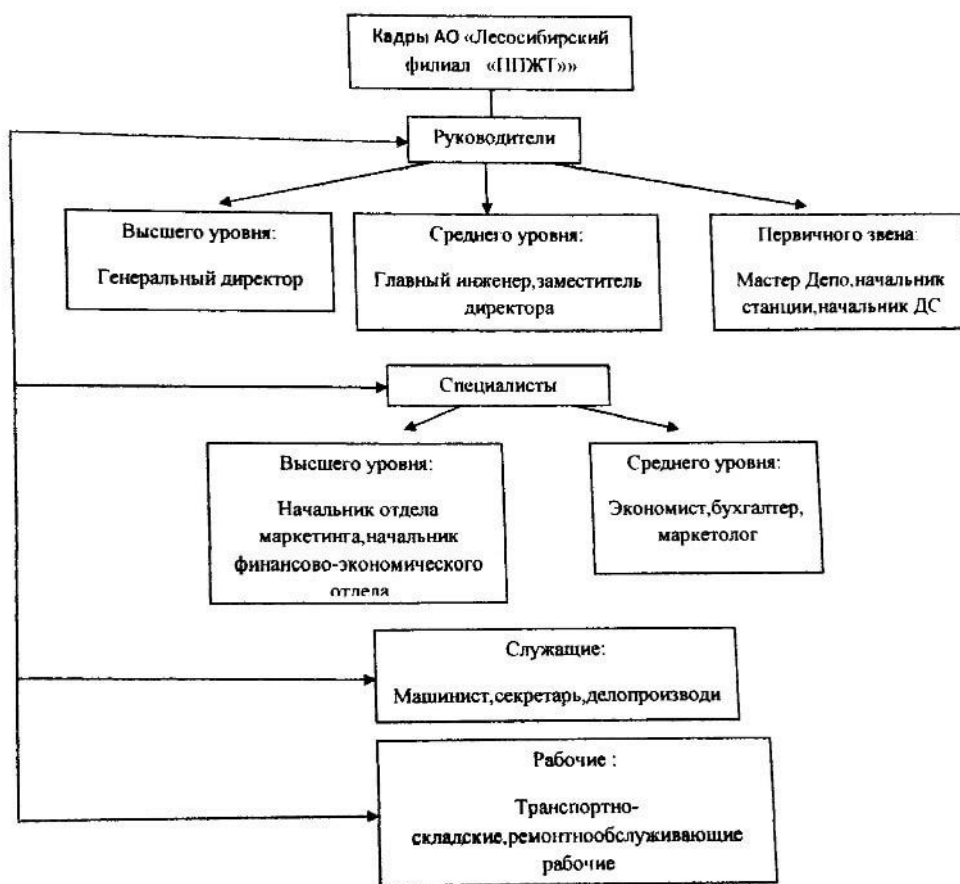


Рис. 2.2 - Структура кадров Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»

На рисунке 2.2 приведен состав кадров Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» по функциональным категориям. Функциональная категория представляет собой объединение работников по наиболее обобщенному роду деятельности.

Ценность любого коммерческого и некоммерческого предприятия всегда составляют кадры, и особое значение при этом имеет образовательный уровень работников. Анализ структуры персонала предприятия по уровню образования представлен на рисунке 2.3.

На рисунке 2.3 видно что, на предприятии преобладают работники со средним профессиональным образованием. Работники с высшим образованием, так же имеют высокий показатель. Наименьший показатель составляют

работники с неполным высшим образованием, так же можно отметить, что показатель работников с основным общим образованием составляет на 5% больше чем сотрудников с неполным высшим образованием.

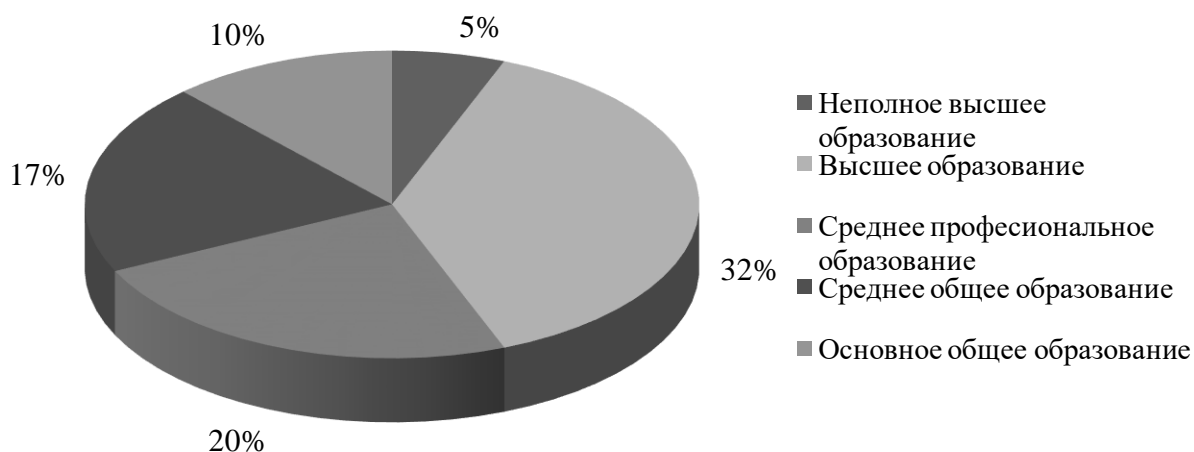


Рис. 2.3 - Структура персонала по уровню образования, %

Рассмотрим возрастной состав персонала Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» (таблица 2.11).

Таблица 2.11

Возрастной состав персонала Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»

Показатели	2021 год		2022 год	
	Кол-во человек	Удельный вес, %	Кол-во человек	Удельный вес, %
До 25 лет, чел	10	14,9	16	19,0
От 25 до 30 лет, чел	16	23,8	20	23,8
От 30 до 45 лет, чел	19	28,3	21	25
От 45 до 60 лет, чел	17	25,4	22	26,2
От 60 до 65 лет, чел	2	2,9	2	2,4
Старше 65 лет, чел	3	4,4	3	3,6
Фактическая численность, чел	67	100	84	100



В таблице 2.11 за период 2021-2022 гг. видно что, на предприятии Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» преобладают работники в возрасте от 30 до 45 лет. Работники в возрасте от 45 до 60 лет так же имеют высокий показатель численности человек. Наименьший удельный вес составляют работники старше 65 лет, так же можно отметить что работников в возрасте от 45 до 65 лет увеличился на 5 работников по сравнению с 2021 г. На предприятии в 2022 году в основном трудятся работники в возрасте от 30 до 45 лет, и от 45 до 60 лет. Это связано с тем что, работники, находящиеся в самом трудоспособном возрасте, а также более чутко реагирующие на изменения внешней среды и более легко к ним адаптирующиеся.

Рассмотрим на рисунке 2.4 Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» структуру персонала по половому признаку.

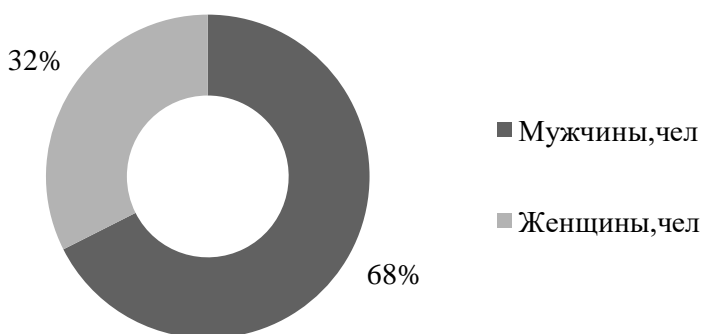


Рис. 2.4 - Структура персонала по половому признаку, %

На рисунке за видно что, в структуре персонала предприятия по половому признаку преобладают мужчины. Преобладание работников мужского пола обусловлено спецификой деятельности предприятия – рабочие специальности связаны с тяжелым физическим трудом, который может выполнять только работник мужского пола. Женщины составляют наименьшую часть в структуре персонала.

Проведем анализ движения персонала исследуемого предприятия таблица 2.12.

Из данных таблицы 2.12 становится очевидным то, что в анализируемом

периоде имеет место увеличение численности работников предприятия, а так же превышение как в 2021 году, так и в 2022 году величины коэффициента оборота по выбытию над коэффициентом оборота по приему.

Таблица 2.12

Показатели движения кадров Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»  
за 2021 – 2022гг.

Показатели	2021 год	2022 год
Списочный состав работников на начало периода, чел.	67	84
Принято работников, чел.	4	12
Выбыло работников, чел. из них:	3	5
В связи с сокращением численности работников	2	3
По собственному желанию	1	2
Списочный состав работников на конец периода, чел.	68	91
Количество работников, проработавших весь период, чел.	58	67
Среднесписочная численность работников, чел.	67	87
Коэффициент оборота по приему работников	0,059	0,138
Коэффициент оборота по выбытию работников	0,047	0,057
Коэффициент текучести кадров	0,015	0,023
Коэффициент постоянства кадров	0,920	0,905
Коэффициент замещения рабочей силы	0,01	0,02

Основной целью планирования потребности в персонале является обеспечение предприятия необходимой рабочей силой при минимизации издержек.

При планировании определяется когда, где, сколько, какой квалификации и с какими затратами потребуется работников в данной организации. При этом можно говорить о стратегическом (долгосрочном) планировании и о тактическом (ситуационном).

При анализе количества трудовых ресурсов организации (данные таблицы 2.12) можно сделать вывод, что в отчетном 2022 году численность сотрудников увеличилась на 17 человека по сравнению с 2021 годом, при этом численность принятых работников в 2022 году составила 12 человек что на 8 меньше чем в 2021 году, а количество выбывших сотрудников прибавилось на 2 человека в 2022 году.

Производственная и экономическая деятельность организации характеризует сущность процесса функционирования каждого производственного подразделения.

В таблице 2.13 представлен анализ заработной платы АО «В-Сибпромтранс».

Таблица 2.13

## Анализ заработной платы АО «В-Сибпромтранс»

Показатели	2021 год	2022 год	Изменения
Среднесписочная численность рабочих (Ч), чел.	67	84	17
Количество отработанных дней одним рабочим в среднем за год (Дн).	218	219	1
Отработано за год всеми работниками, чел. - час	116848	147168	11
Средняя продолжительность рабочего дня, часов (t)	8	8	-
Фонд заработной платы, руб.(ФЗП)	28887464	38894400	10006935
Среднегодовая зарплата работающих, руб.(ГЗП)	431156	463028	31872
Среднедневная зарплата работающих, руб. (ДЗП)	1977,8	2014,3	136,5
Среднечасовая зарплата работающих, руб за час (ЧЗП)	247,2	264,2	17

На основе таблицы 2.13 можно сделать вывод, что в отчетном 2022 году произошло увеличение фонда заработной платы.

Проведем факторный анализ фонда заработной платы и выявим влияние факторов.

Факторная модель представлена формулой (2.13) [9]:

$$\Phi ЗП = Ч * Д * t * ЧЗП, \quad (2.1)$$

где  $\Phi ЗП$  – фонд заработной платы

$Ч$  – среднесписочная численность сотрудников;

$Д$  – среднее число дней, которые отработал один работник за год

$t$  – средняя продолжительность рабочего дня;

$ЧЗП$  – средняя заработная плата за час.

$$\Delta \Phi ЗП = Ч_1 * Д_1 * t_1 * ЧЗП_1 - Ч_0 * Д_0 * t_0 * ЧЗП_0 \quad (2.2)$$

$$\Delta \Phi ЗП = Ч_1 * Д_1 * t_1 * ЧЗП_1 - Ч_0 * Д_0 * t_0 * ЧЗП_0 = 84 * 219 * 8 * 300 - 67 * 218 * 8 * 290,6 = 10194371,2 \text{ руб}$$

$$\Delta \Phi ЗП(Ч) = Ч_1 * Д_0 * t_0 * ЧЗП_0 - Ч_0 * Д_0 * t_0 * ЧЗП_0 \quad (2.3)$$

$$\Delta \Phi ЗП(Ч) = Ч_1 * Д_0 * t_0 * ЧЗП_0 - Ч_0 * Д_0 * t_0 * ЧЗП_0 = 84 * 218 * 8 * 290,6 - 67 * 218 * 8 * 290,6 = 8685817,6 \text{ руб.}$$

$$\Delta \Phi ЗП(Д) = Ч_1 * Д_1 * t_0 * ЧЗП_0 - Ч_1 * Д_0 * t_0 * ЧЗП_0 \quad (2.4)$$

$$\Delta \Phi ЗП(Д) = Ч_1 * Д_1 * t_0 * ЧЗП_0 - Ч_1 * Д_0 * t_0 * ЧЗП_0 = 84 * 219 * 8 * 290,6 - 84 * 218 * 8 * 290,6 = 195283,2 \text{ руб.}$$

$$\Delta \Phi ЗП(t) = Ч_1 * Д_1 * t_1 * ЧЗП_0 - Ч_1 * Д_1 * t_0 * ЧЗП_0 \quad (2.5)$$

$$\Delta\PhiЗП(t) = Ч1 * Д1 * t1 * ЧЗП0 - Ч1 * Д1 * t0 * ЧЗП0 = 84 * 219 * 8 * 290,6 - 84 * 219 * 8 * 290,6 = 0 \text{ руб.}$$

$$\Delta\PhiЗП(ЧЗП) = Ч1 * Д1 * t1 * ЧЗП1 - Ч1 * Д1 * t1 * ЧЗП0 \quad (2.6)$$

$$\Delta\PhiЗП(ЧЗП) = Ч1 * Д1 * t1 * ЧЗП1 - Ч1 * Д1 * t1 * ЧЗП0 = 84 * 219 * 8 * 300 - 84 * 219 * 8 * 290,6 = 1383379,2 \text{ руб.}$$

Проведем проверку по формуле (2.7) [12]:

$$\PhiЗП = \Delta\PhiЗП(Ч) + \Delta\PhiЗП(Д) + \Delta\PhiЗП(t) + \Delta\PhiЗП(ЧЗП) \quad (2.7)$$

$$\Delta\PhiЗП = 8685817,6 + 195283,2 + 0 + 1383379,2 = 10264480 \text{ [12]}$$

По результатам проведения факторного анализа можно сделать следующие выводы: в 2022 году произошло увеличение фонда заработной платы на 10264480 руб. За счет увеличения среднесписочной численности сотрудников фонд заработной платы увеличился на 8685817,6 руб.

Увеличение среднего числа дней, отработанных за год одним сотрудником привело к увеличению фонда заработной платы на 195283,2 руб. Изменение размера фонда заработной платы на 1383379,2 руб. дало увеличение среднечасовой заработной платы сотрудников Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».

В таблице 2.14 представлен анализ производительности труда АО «В-Сибпромтранс».

По таблице 2.14 можно сделать вывод, что в 2022 году произошли изменения по следующим показателям, оказавшим влияние на производительность труда одного работающего:

1. Уменьшилась себестоимость продаж соответственно и выручка. За счет этого фактора среднегодовая выработка одного работающего уменьшилась на 27,34 тыс. руб.

2. Число рабочих дней на 1 рабочего в год и средняя фактическая продолжительность рабочего дня за 2022 год снизилась, следовательно, оказывали влияния на изменение среднегодовой выработки одного работающего.

3. Среднечасовая выработка 1 рабочего уменьшилась на 0,09%, что повлекло снижение среднегодовой выработки одного работника на. В результате действия всех исследуемых факторов среднегодовая выработка 1 работника снизилась на 6818,5 тыс. руб.

Таблица 2.12

## Анализ производительности труда АО «В-Сибпромтранс»

Наименование показателя	2021 г.	2022 г.	Абсолютное отклонение (+,-)	Темп роста, %
			2022г./2021г.	2022г./2021г.
Выручка, тыс.руб.	2002488	1937832	-64656	96,8
Себестоимость продаж, тыс.руб.	1866444	1832712	-33732	98,2
Прибыль от продаж, тыс.руб.	105120	136044	30924	129,5
Чистая прибыль, тыс.руб.	113481	70558	-42924	62,2
Среднесписочная численность персонала, чел.	67	84	17	125,4
Производительность труда (среднегодовая выработка), тыс.руб./чел.	29887,9	23069,4	-6818,5	77,2
Отработано дней одним работником за год, дней	200	189	-11	94,5
Среднедневная выработка на 1 работника, тыс.руб./чел.	149,4	122,06	-27,34	81,7
Среднечасовая выработка на 1 работника, тыс.руб./чел.	0,25	0,16	-0,09	64
Прибыль от продаж в расчете на 1 работника, тыс.руб./чел.	1568,9	1619,6	50,7	103,23
Размер чистой прибыли в расчете на 1 работника, тыс.руб./чел.	1693,7	839,9	-853,8	49,6

Таким образом, в 2022 году снижение производительности труда было в результате уменьшения себестоимости продаж в связи со сложной ситуацией в стране предприятию пришлось сократить цены на услуги это повлекло за собой

снижение выработки. Одним из критериев эффективности функционирования предприятия является опережение темпов роста производительности труда работников по сравнению с темпами роста их заработной платы, что измеряется соответствующим коэффициентом.

### 2.3 Оценка факторов комплексного транспортного обслуживания промышленных предприятий Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»

Лесосибирский филиал АО «В-Сибпромтранс» является одним из филиалов АО «В-Сибпромтранс». Ежегодно компания перевозит более 600 наименований грузов и предоставляет партнерам широкий спектр услуг. Производственная база - сотни километров железнодорожных путей, большой парк вагонов, тепловозов, специализированная погрузочно-разгрузочная техника, путевое хозяйство, собственные депо, оснащенные высокотехнологичным оборудованием для ремонта подвижного состава. Компания сотрудничает с предприятиями теплоэнергетического комплекса, металлургии и нефтехимии, лесной, строительной и других отраслей. АО «В-Сибпромтранс» транспортирует грузы в партнерстве с компаниями железнодорожного, автомобильного и речного транспорта, обеспечивает топливом авиапредприятия. Партнеры ценят промышленных железнодорожников за точность и строгое соблюдение договорных обязательств, гибкость и адекватную ценовую политику.

Для наглядности на рисунке 2.5 представлено процентное содержание парка подвижного состава Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».

На рис. 2.5 видно, что большую часть занимает погрузоразгрузочная техника, далее автотранспортный парк и часть остаётся локомотивному парку.

АО «В-Сибпромтранс» оказывает услуги более 1150 промышленным предприятиям, из них в Красноярском крае - более 800. Среди них такие предприятия, как ОАО «КрАЗ», ОАО «Красноярскэнерго», ОАО «Ачинский

глиноземный комбинат», ОАО «Красноярские авиалинии». Так же стоит отметить ТЭЦ-1, ТЭЦ-2, «КРАМЗ», «Холдинг Красноярскэнергомаш» и другие предприятия.

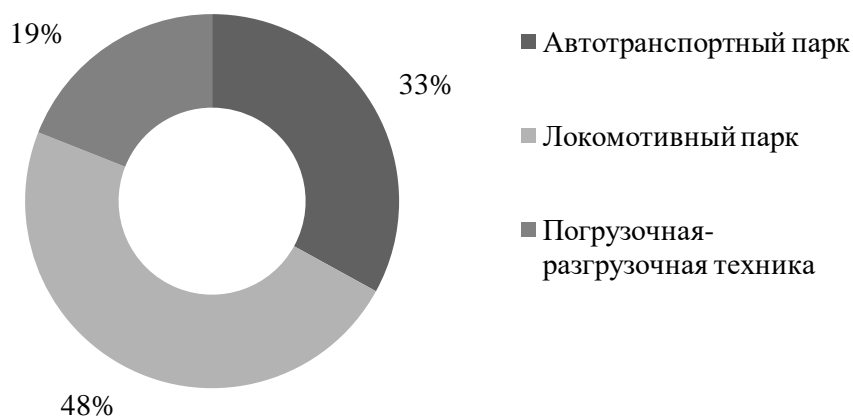


Рис. 2.5 - Процентное содержание парка подвижного состава

АО «В-Сибпромтранс» оказывает услуги более 1150 промышленным предприятиям, из них в Красноярском крае - более 800. Среди них такие предприятия, как ОАО «КраАЗ», ОАО «Красноярскэнерго», ОАО «Ачинский глиноземный комбинат», ОАО «Красноярские авиалинии». Так же стоит отметить ТЭЦ-1, ТЭЦ-2, «КРАМЗ», «Холдинг Красноярскэнергомаш» и другие предприятия.

Огромная структура АО «В-Сибпромтранс» межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта, осуществляет комплексное транспортное обслуживание промышленных предприятий. Осуществляет перевозку сыпучих и инертных грузов в собственных вагонах, думпкарах. Располагает производительными погрузо-разгрузочными средствами, вагоноопрокидывателями, экскаваторами, мостовыми и козловыми кранами, эстакадами, повышенными путями [27].

Представляет пути необщего пользования с погрузо-разгрузочными площадками, прирельсовыми складами и техникой в аренду. Включает в себя текущее содержание и капитальный ремонт путей, ремонт локомотивов и



обточку колёсных пар. Более 40% железнодорожных путей предприятия переведено на тяжелый тип рельсов. Объем грузоперевозок на АО составляет от 80 до 100 тонн.

Устроив вычислительный центр АО «В-Сибпромтранс» автоматизировало рабочие места работников аппарата управления и филиалов. С периода создания АО «В-Сибпромтранс» перевезено более 1,8 млрд. тонна груза. Структура перевезенных грузов в процентной доле от общего числа показана на рис. 2.6.

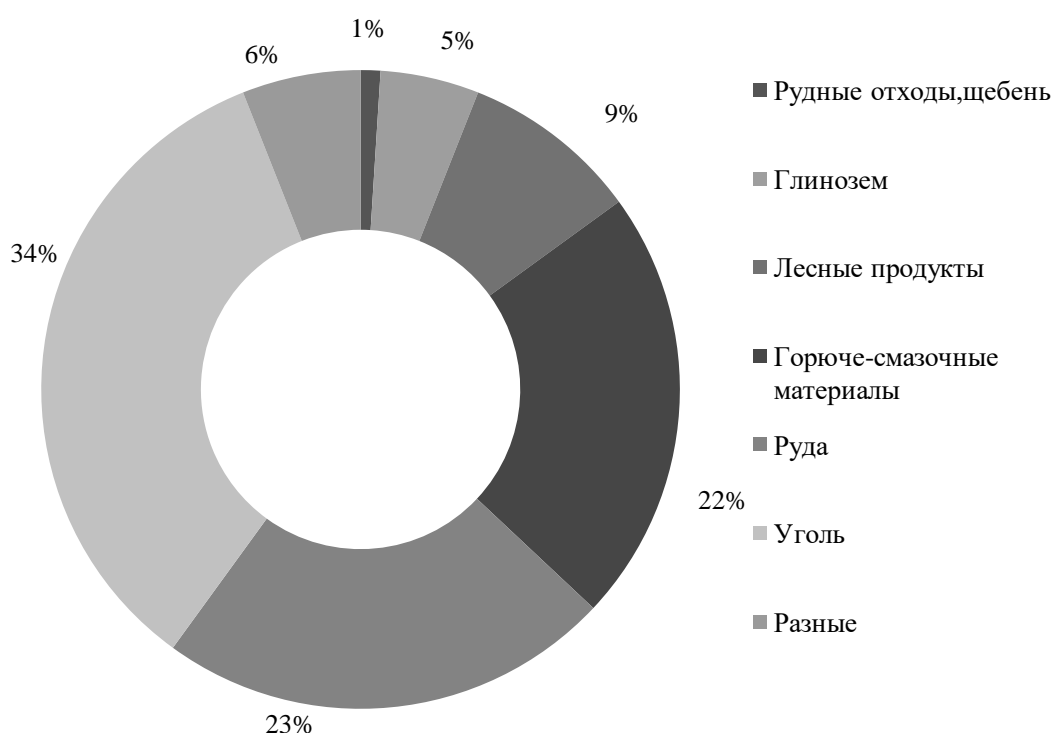


Рис. 2.6 - Структура грузоперевозок по объемам

Общий объем транспортной работы компании АО «В-Сибпромтранс» за все годы её существования переваливает за 3,4 млрд тонн грузов. Стабильная работа – залог партнёрского доверия к объединению. Так, только за 2019 год у «В-Сибпромтранса» появилось более 50 новых пользователей услуг, в числе которых предприятия не только регионального, но и федерального масштаба.

Основные услуги Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»:

-перевозка грузов на железнодорожных путях необщего пользования;

-погрузо-разгрузочные услуги (механизированным и немеханизированным способом);

-маневровая работа локомотива.

Доля доходов Лесосибирско филиала АО «В-Сибпромтранс»: непосредственно от регулируемых государством видов услуг составляет более 70%.

Тарифы на работы АО «В-Сибпромтранс» (погрузо-разгрузочные услуги, перевозка грузов на железнодорожных путях) рассчитываются АО «В-Сибпромтранс» и направляются регулирующему органу региона (Тарифное управление региона). Вместе с тарифами представляет в регулирующий орган пояснительную записку с необходимыми исходными данными.

В течение 10 дней регулирующий орган региона утверждает представленные тарифы.

При несогласии грузовладельца с уровнем установленного тарифа, грузовладелец направляет в регулирующий орган региона и в письменное мотивированное обращение о причинах несогласия.

Регулирующий орган региона в месячный срок со дня получения обращения и всей необходимой документации готовит заключение об экономической обоснованности тарифов и информирует об этом и грузовладельца.

При необходимости пересмотра тарифов АО «В-Сибпромтранс» или грузовладельцы направляют в регулирующий орган региона письменное мотивированное обращение о необходимости пересмотра тарифа. Регулирующий орган региона в десятидневный срок рассматривает обращение, принимает соответствующее решение и уведомляет предприятия и грузовладельцев.

Тарифы на выполнение работ (услуг) АО «В-Сибпромтранс» в общем виде определяются по следующей формуле для контрагента s:[16]

$$ts = P_s / Q_s + (P + \Pi) / \text{руб/т}, \quad (2.8)$$

где  $ts$  – тариф на работу или услугу;

$P_s, P$  – затраты на производство работы (услуги) за определенный период времени, соответственно переменные и постоянные (не зависящие от дифференциации работ и услуг по обслуживаемым предприятиям);

$Q_s$  – объем работы (услуги) в соответствующих измерителях за тот же период времени;

$\Pi$  – прибыль предприятия.

Тарифная ставка на маневровую работу рассчитывается дифференцированно по контрагентам предприятия. Причем дифференцируется путевая и локомотивная составляющие тарифной ставки.

Представим тарифную ставку на маневровую работу ( $tmr_i$ ) в виде трех составляющих (зависящей от доли использования путей, зависящей от доли использования локомотивов и постоянной, учитывающей остальные затраты) [15]:

$$tmr_i = tm_{pi} + tm_{li} + t_{mr}, \text{ руб/лок-час}, \quad (2.9)$$

где  $tm_{pi}$  – путевая составляющая тарифной ставки на маневровую работу;

$tm_{li}$  – локомотивная составляющая тарифной ставки на маневровую работу;

$t_{mr}$  – постоянная составляющая тарифной ставки на маневровую работу.

Путевая составляющая дифференцируется пропорционально грузообороту брутто - общая или полная работа транспорта, учитывающая перемещение груза вместе с массой подвижного состава, а локомотивная - пропорционально общим локомотиво-часам: [10]

$$tm_{pi} = R_{mрп} * \Gamma_{mli} / (L_{ман} * \Gamma_{mr}), \text{ руб/лок-час}, \quad (2.10)$$

$$тмл_i = Р_{мл} * Л_{ман,i} / (Л_{ман} * Л_{ман}), \text{ руб/ лок-час}, \quad (2.11)$$

$$ттр = (Р_{мр} - Р_{мрп} - Р_{мл}) / Л_{ман} \text{ руб/ лок-час}, \quad (2.12)$$

где  $Р_{мрп}$  – расходы предприятия на маневренную работу при погрузочно-разгрузочных работах;

$Г_{мл_i}$  – затраты на грузооборот в локомотиво-часах;

$Л_{ман}$  – расходы локомотиво-часов;

$Г_{мр}$  - грузооборот брутто, расходов на маневренную работу;

$Р_{мл}$  - расходы предприятия на локомотивную работу;

$Л_{ман,i}$  - затраты локомотиво-часов при обслуживании конкретного контрагента;

$Р_{мр}$  – расходы на маневренную работу.

Тарифы цен на производственные услуги, оказываемые Лесосибирским филиалом АО «В-Сибпромтранса» представлен в таблице 2.13.

Таблица 2.13

Тарифы цен на производственные услуги, оказываемые Лесосибирским филиалом АО «В-Сибпромтранса»

№ п/п	Наименование услуг	Единица измерения	Тариф, руб. (без учета НДС)
1	2	3	4
1.	Подача и уборка вагонов по железнодорожным путям	вагон	197,7
2.	Маневровая работа локомотива	час	1944,26
3.	Погрузочно-разгрузочные работы	тонна	100
4.	Отстой подвижного состава	ваг/сут	454,51
5.	Подготовка к согласованию инструкций, доработка	шт	33435,34

Окончание таблицы 2.13

1	2	3	4
6.	Подборка вагонов	операция	891,06
7.	Назначение места погрузки-разгрузки	заявка	2052,81
8.	Сопровождение опасных грузов 1 класса вагона прикрытие	операция	8839,09
9.	Организация перевозки грузов ж /д транспортом (экспорт)	вагон	15000
10.	Предоставление локомотива сторонним организациям	час	4771.10
11.	Взвешивание груза на вагонных весах	вагон	2511,10
12.	Формирование отправительных маршрутов контейнерные поезда	маршрут	34553,23

Из данной таблицы 2.13 становится ясно, что Лесосибирским филиалом АО «В-Сибпромтранса» оказывает большее количество услуг и работ на железнодорожном транспорте необщего пользования в Красноярском крае.

Основополагающей проблемой экономики железнодорожного транспорта является приращение научных знаний в сфере совершенствования экономического механизма управления отраслью в целом, ее подразделениями, службами, хозяйствами, линейными производственными структурами с переходом преимущественно к экономическим методам и управления на хозяйственно-правовой основе, к формированию научно -обоснованной системы стабильных долговременных нормативов и стандартов как перспективного инструмента совершенствования. Серьезное внимание уделяется разработке современных структур управления с учетом тенденций концентрации, специализации и кооперирования транспортного производства, а также проблемам взаимодействия с отраслями производства, обеспечивающими транспорт необходимыми ресурсами, прежде всего с отраслью транспортного машиностроения.

По результатам анализа деятельности Лесосибирским филиалом АО «В-Сибпромтранса» можно выделить следующие проблемы:

1. Проблема организации перевозок в новых условиях, характеризующимися конкуренцией и повышенными требованиями к качеству

обслуживания за счет современных технологий.

2. Необходимость совершенствования устаревшего оборудования и других компонентов ниже уровня, современные приборы помогут значительно снизить расход ресурсов и увеличить рентабельность предприятия.

3. Необходимость расширения спектра услуг значимых для страны с целью высокого спроса среди потребителей, несбалансированность развития расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг.

Исходя из вышесказанного можно говорить о том, что в содержании экономики железнодорожного транспорта четко выделяются и разграничиваются две группы приоритетных проблем, характеризующих общественную и внутрихозяйственную (коммерческую) сторону ее деятельности.

Первая - проблема удовлетворения потребности в перевозках и транспортном обслуживании грузовладельцев и населения по объему (степени полноты), качеству и структуре; вторая - проблема экономической и коммерческой эффективности работы и развития отрасли.

### 3 ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ЛЕСОСИБИРСКОГО ФИЛИАЛА АО «В-СИБПРОМТРАНС» НА ОСНОВЕ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

#### 3.1 Разработка направлений совершенствования работы Лесосибирско филиала АО «В-Сибпромтранс»

Российские железные дороги являются третьей по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США и Китаю. По протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире. Российская Федерация в настоящее время осуществляет более 20% грузооборота всех железных дорог мира.

По своему географическому положению российские железные дороги являются неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии. Через порты возможно осуществление взаимодействия с транспортными системами других континентов [41].

Железные дороги органично интегрированы в единую транспортную систему Российской Федерации. Во взаимодействии с другими видами транспорта они удовлетворяют потребности населения, экономики и государства в перевозках. При этом железнодорожный транспорт является ведущим элементом транспортной системы (удельный вес в грузообороте составляет более 40%) Ведущее положение железных дорог определяется их возможностью осуществлять круглогодичное и регулярное движение, перевозить основную часть потоков массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов.

Реализация мер по реформированию российских железных дорог была начата Правительством Российской Федерации ещё в 1998 году. Однако, несмотря на успехи структурной реформы железнодорожного транспорта в

Российской Федерации, её мероприятия и результаты оказались недостаточны для того, чтобы в короткие сроки создать эффективные источники развития, позволяющие обеспечить масштабное привлечение средств в развитие отрасли и её модернизацию, сформировать условия для её долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке [42].

Российские железные дороги не всегда оказываются способны адекватно и гибко реагировать на внешние вызовы, в результате чего потенциальные возможности для получения экономической выгоды могут обращаться в источник проблем.

Качество транспортных производственных процессов является существенным элементом в достижении конкурентных преимуществ на рынке перевозок. Категория качества величина не постоянная, подвержена влиянию многих факторов – экономических, антропогенных, технических и других, но, кроме того, ее состояние может отражаться на финансовом состоянии организации - на величине ее расходов, в конечном счете, на эффективности.

Существует немало проблем в области обеспечения качества перевозочного процесса на железнодорожном транспорте, решение которых в совокупности с принимаемыми мерами должны обеспечить экономическую эффективность реализации бизнес-проектов транспортной компании.

Среди основных вопросов, требующих первоочередного решения, являются: во-первых, совершенствование неразрушающего контроля и системы диагностики практически во всех производственных звеньях, связанных с движением поездов; во-вторых, совершенствование системы и методов технической подготовки работников, непосредственно участвующих в перевозочном процессе на базе современных технологий; в-третьих, дальнейшая разработка экспертных и аналитико-советующих систем, направленных на повышение качества и оперативности расследования транспортных событий, проведению с их помощью более углубленного анализа допущенных нарушений, а также предупреждение их повторения и



снижение в целом аварийности на железных дорогах; в-четвертых, развитие экономических методов управления бизнес-проектов компании в условиях интеграции в мировую экономическую систему [14].

На примере Лесосибирско филиала АО «В-Сибпромтранс» хорошо прослеживаются такие проблемы как:

- низкий технический и технологический уровень используемой техники и оборудования;
- не полностью реализованы возможности взаимодействия железнодорожного транспорта с отечественным транспортным машиностроением, приборостроением и связью;
- недостаточная осведомлённость предприятия о стратегических возможностях АО «В-Сибпромтранс».

Повышения эффективности и решения представленных проблем деятельности Лесосибирско филиала АО «В-Сибпромтранс» можно добиться путем внедрения следующих предложений:

1. Установка комплекса оборудования для охраны и мониторинга подвижного состава Лесосибирско филиала АО «В-Сибпромтранс».

Уникальность данного мероприятия заключается в возможности одновременного использования трех картографических систем, что позволяет закрыть картографической информацией практически любой уголок мира.

Все железнодорожные линии разделены на сферы влияния различных дистанций по географическому принципу. В каждой из составляющих инфраструктуры железных дорог используются свои методы обеспечения надежности и безопасности функционирования, в том числе средства непрерывного мониторинга.

Лесосибирский филиал, располагающий инвентарным парком из 5 тепловозов, сталкивается с проблемами контроля действий машинистов, контроля расхода топлива, необходимостью фиксации маршрутов их следования на карте. Кроме того, Постановлением Правительства РФ №641 от 25.08.2020г предусмотрено оснащение аппаратурой спутниковой навигации

ГЛОНАСС железнодорожных транспортных средств, используемых для перевозки специальных и опасных грузов.

Основные технические характеристики предлагаемого к рассмотрению программного обеспечения:

1) Уникальность программного обеспечения заключается в возможности одновременного использования трех картографических систем, что позволяет закрыть картографической информацией практически любой уголок мира:

- Векторные карты от компании «INGIT».
- Растровые карты для «OZI Explorer».
- Спутниковые карты и фотографии от «Google Map».
- Спутниковые карты и фотографии от «Yandex».
- Спутниковые карты от «OpenStreetMap».

2) Хранение информации в SQL сервере.

3) Распределенная система прав и уровней доступа к информации через internet и локальную сеть.

4) Список заправок и сливов топлива с указанием объемов и времени.

5) Отображение маршрутов следования на карте.

6) Отображение стоянок и их времени на карте.

7) Отчет по пробегу за период.

8) Отчет по месту и времени стоянок за период.

9) Отчет по затраченному топливу за период.

10) Возможность добавления собственных карт и отчетов и изменение существующих.

2. Установка железнодорожных весов на станции г. Лесосибирска с целью получения дополнительных доходов и повышения качества транспортного обслуживания.

В данном предложении предлагается установка железнодорожных весов на станции г. Лесосибирска с целью получения дополнительных доходов и повышения качества транспортного обслуживания.

Использование новых технологий, передовых и инновационных

направлений, опирающееся на глубокий анализ и знания, предупреждение нарушений, своевременное выявление предотказных состояний – таков современный и цивилизованный способ решения задач по повышению качества и надежности работы технических систем железнодорожного транспорта.

Модификация предназначена для поясного взвешивания в движении без расцепки различных типов вагонов как широкой, так и узкой колеи. При этом возможно взвешивание различных грузов: сыпучих, твердых, жидких. С помощью весов осуществляется взвешивание как вагонов по отдельности, так и железнодорожного состава в целом. При взвешивании состава в целом действует система идентификации, с помощью которой возможно исключать требуемые вагоны и локомотивы.

Установка более современных весов предполагает увеличение оценки объема работ и ее стоимости, что увеличит спрос на транспортном рынке и увеличит прибыль предприятия. С помощью железнодорожных весов взвешиваются порожние и груженные вагоны, а следовательно, как разность этих величин определяется и масса перевозимого груза. В сфере приборов для измерения иногда появляются новинки, за рубежом такие новинки довольно широко распространены. У нас эти современные виды железнодорожных весов только начинают эксплуатироваться.

3. Предложение по расширению сферы деятельности за счёт организации обслуживания теплоэнергетического комплекса.

В предложенном мероприятии рассматривается схема комплекса работ по доставке и обслуживанию предприятий теплоэнергетике, расчет затрат и экономической эффективности.

Предложения по оказанию комплекса услуг по доставке угля от угольного разреза до фронта выгрузки потребителя увеличит спектр услуг Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс», что позволит увеличить прибыль предприятия.

Целью повышения энергетической эффективности является необходимой задачей в области энергетики страны. Проблемы в теплоснабжении

усугубляются ведомственной разобщенностью и корпоративными интересами, которые идут в разрез с интересами населенных пунктов страны. Увлечение маршрутов по перевозки угля позволит расширить спектр услуг Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» и станет более востребованным железнодорожным предприятием на транспортном рынке.

Цель данных предложений представлена на рисунке 3.1 совершенствование организации и управления комплексным обслуживанием

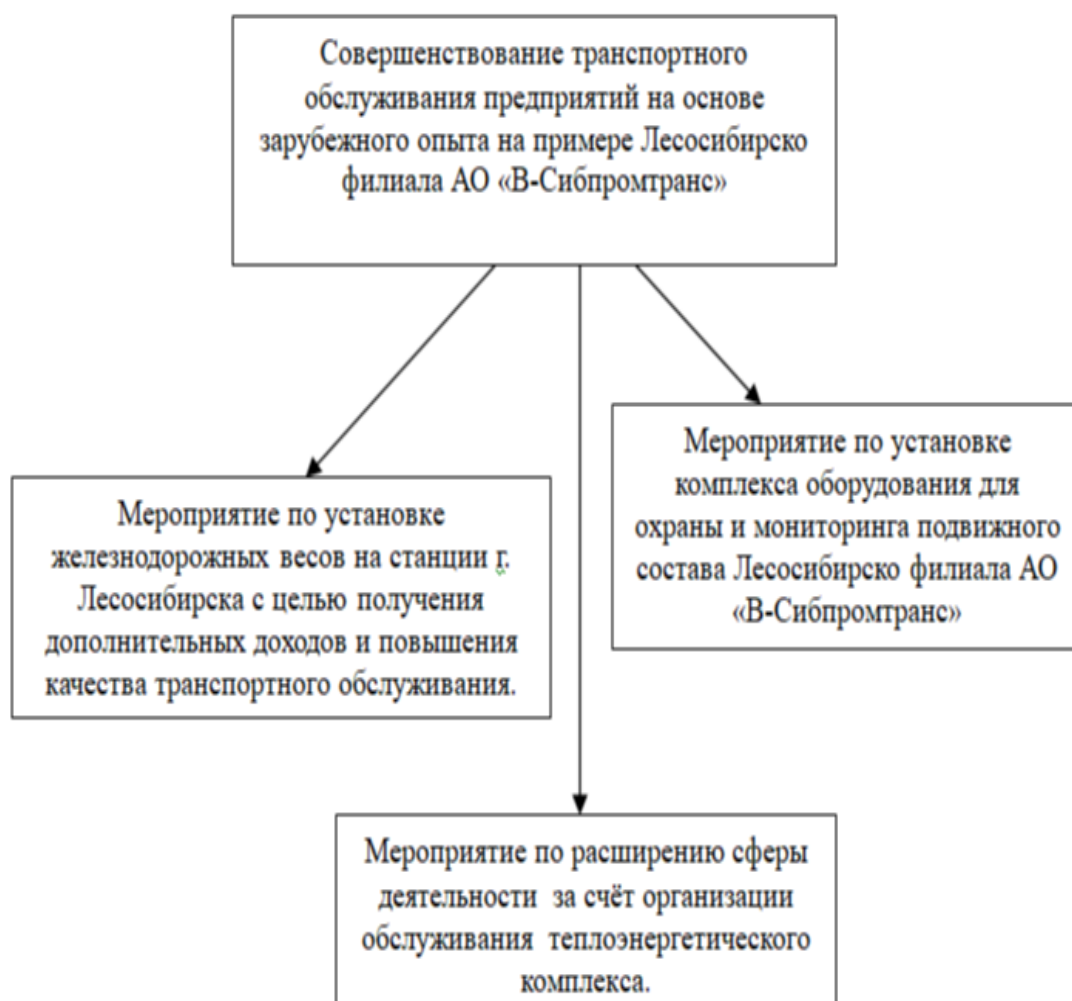


Рис. 3.1 - Дерево целей по совершенствованию транспортного обслуживания предприятий на основе зарубежного опыта на примере Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»

В результате осуществления перечисленных мероприятий достигается более эффективная деятельность на Лесосибирском филиале АО «В-Сибпромтранс».

### 3.2 Экономическое обоснование предлагаемых решений

Основными направлениями экономического развития является уменьшение доли непроизводительных расходов посредством сокращения количества транспортных происшествий и событий за счет эффективного использования средств, выделяемых на капитальный ремонт, модернизацию и эксплуатацию устройств, применения средств современной диагностики.

Расчет экономического обоснования предлагаемых мероприятий по совершенствованию работы Лесосибирско филиала АО «В-Сибпромтранс» по организации транспортного обслуживания предприятия:

1. Мероприятие по установке комплекса оборудования для охраны и мониторинга подвижного состава Лесосибирско филиала АО «В-Сибпромтранс».

Последовательное развитие подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры в условиях возросшей интенсивности перевозок обусловило необходимость коренного пересмотра применяемых в настоящее время способов управления движением поездов с учетом обеспечения необходимого уровня безопасности. В связи с этим за рубежом были разработаны и приняты целевые программы, предусматривающие внедрение современных методов управления движением, использующих последние достижения в области микропроцессорной техники, средств навигации и радиосвязи.

По сведениям из открытых источников, системы для охраны и мониторинга подвижного состава развернуты и успешно эксплуатируются на железных дорогах 40 государств. Данные о распространении этого стандарта по материалам Международного союза железнодорожников UIC (International union of railways) представлены в таблице 3.2.

Наиболее яркие успехи внедрения использования комплекса оборудования для охраны и мониторинга иллюстрируются опытом Китая и Австрии, где сети мониторинга начали строить более 10 лет назад, в 2006 году. По состоянию на 2015 год Китай имел самую большую сеть мониторинга в

мире — 33750 км, а Австрия — 3200 км, что составляет 27,2% от общей протяженности железнодорожной сети для Китая (124 тыс. км) и 55,6% для Австрии (5755 км). Таким образом, данный стандарт набирает обороты и с каждым годом развивается и охватывает всё больше стран, эксплуатацию уже развернутых радиосетей планируется завершить к 2030 году [43].

Таблица 3.2

Масштабы использования комплекса оборудования для охраны и мониторинга подвижного состава

2006	2010	2015	2022
Австралия	Ирландия	Израиль	Венесуэла
Ливия	Люксембург	Туркменистан	Иран
Дания	Польша	Казахстан	Корея
Португалия	Румыния	Россия	Украина
Китай	ОАЭ	Беларусь	Эстония
	Венгрия	Латвия	Узбекистан
		Хорватия	Сербия
		Словения	Тайвань

Исходные данные для расчёта экономической эффективности мероприятия представлены в таблице 3.3.

Таблица 3.3

Исходные данные для расчёта экономической эффективности мероприятия

Показатель	Стоимостная оценка показателя
1	2
Единовременные затраты	
Абонентский блок	15100,00 руб.

Окончание таблицы 3.3

1	2
Двухпоточный (дифференциальный) датчик	41500,00 руб.
Итого стоимость оборудования и его установки на 1 локомотив	56600,00 руб.
Месячные затраты	
Амортизационные отчисления	1572 руб. в месяц
Абонентское обслуживание	600 руб. в месяц
Возможная экономия топлива 10-15% от сложившегося (базового) расхода	20037 руб.

Исходя из данных таблицы 3.3 можно рассчитать экономический эффект:  $20037 - (1572 + 600) = 17865$  руб. (Возможная экономия топлива 10-15% от сложившегося (базового) расхода - (Амортизационные отчисления + Абонентское обслуживание).

Расход топлива (ТГМ 6а № 0244 из отчёта за сентябрь 2021г) 8779 кг составляет 133581 руб.

Срок окупаемости затрат:  $56600 / 17865 = 3,2$  месяца.

2. Мероприятие по установке железнодорожных весов на станции г. Лесосибирска с целью получения дополнительных доходов и повышения качества транспортного обслуживания.

За последние годы произошло множество существенных изменений в сфере взвешивания грузов, которые являются прямым логическим следствием научно-технического прогресса. Значительно расширилась область применения компьютерной техники для качественного и оперативного решения задач по оптимизации погрузочно-разгрузочных операций, обработке получаемых при взвешивании данных. Все это в результате модернизировало технологию работы по учету грузов.

Конструкция вагонных весов обеспечивает простоту в обслуживании, надёжность в работе, стабильные характеристики во всём диапазоне взвешивания. Широкий опыт эксплуатации весов различными предприятиями

сельского хозяйства и промышленности на территории России (а также в других странах) подтвердил их качество и высокие эксплуатационные характеристики. Масштабы использования комплекса железнодорожных весов на железнодорожных предприятиях в России и за рубежом представлены на рисунке 3.4.

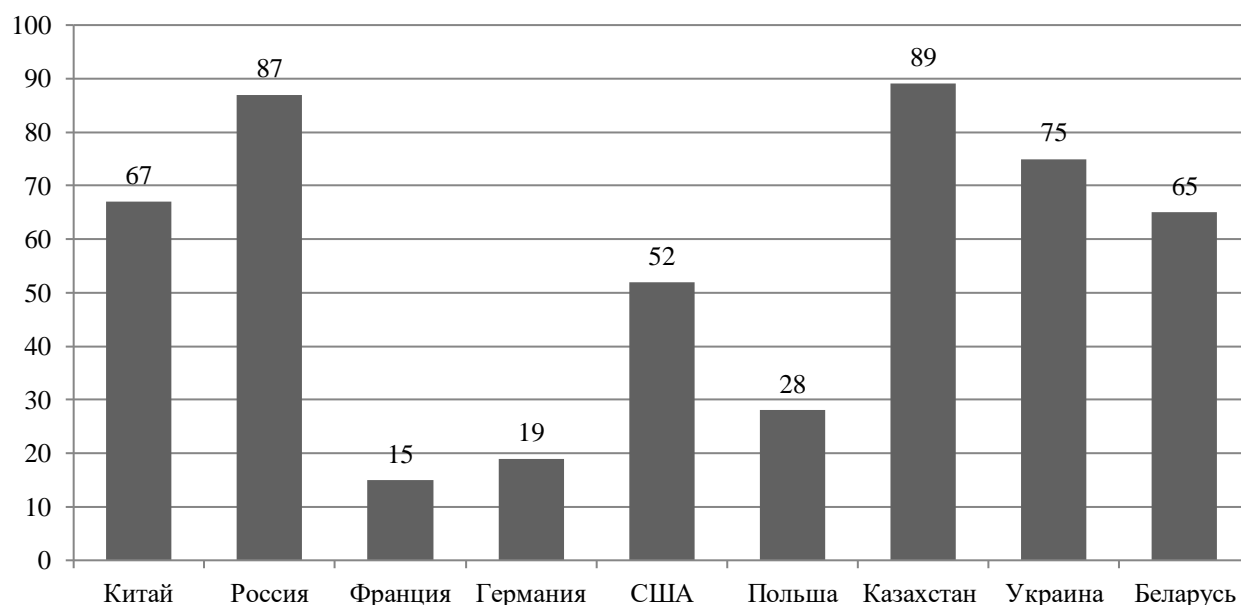


Рис. 3.4 - Масштабы использования комплекса железнодорожных весов на железнодорожных предприятиях в России и за рубежом, % [44]

Исходя из данных рисунка 3.4, можно сделать вывод, что объемы масштаба использования железнодорожных весов преобладает в таких странах как Казахстан, Россия, Китай и Украина. В целях удовлетворения потребностей в перевозках в остальных странах реализуют проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры.

#### Комплектация:

Весы представляют из себя конструкцию, состоящую из грузоприемной платформы, со встроенными силоизмерительными датчиками, весоизмерительного устройства, и внешнего программно-технического комплекса.

В зависимости от требований комплектации, возможны различные способы монтажа грузоприемной платформы: на щебеночное основание,



щебеночное основание с промежуточными железобетонными плитами или на фундамент, целиком выполненный из железобетона.

Так же в зависимости от электрификации железнодорожных путей различают две возможных комплектации весоизмерительной системы – для не электрифицированных и для электрифицированных железнодорожных путей.

В таблице 3.5 представлена техническая характеристика железнодорожных весов РТВ-Д.

Таблица 3.5

#### Техническая характеристика железнодорожных весов РТВ-Д

Предел взвешивания	200 тонн
Дискретность	50 кг
Класс точности ГОСТ 30414	1
Скорость движения при взвешивании	от 3 до 10 км/ч
Направления взвешивания	Двусторонний
Число вагонов	Неограниченно
Тип вагонов	Любой
Средний срок службы не менее	10 лет

Программно-технический комплекс позволяет идентифицировать всех типов железнодорожных вагонов и локомотивов, автоматически определяет направление движения, скорость движения, регистрирует недопустимые скоростные режимы и превышение осевых нагрузок состава, осуществляет контроль за распределением массы по осям вагона, составление отчетной документации процесса взвешивания и возможность передачи метрологических показателей в автоматизированную систему управления технологическим процессом предприятия. Помимо вышеперечисленных возможностей программно-технического комплекса возможны разнообразные варианты комплектования и проектирования, в зависимости от технологических требований.

Расчет эффективности предложения по установке железнодорожных РТВ-ДВ весов.

Объем необходимых инвестиций для реализации данного мероприятия представлен в таблице 3.6.

Таблица 3.6

Объем необходимых инвестиций для реализации данного мероприятия

Название затрат	Объем необходимых инвестиций в тыс.руб.
Стоимость весов	1000
Цена весов с учетом сопутствующих расходов по транспортировке, установке и пуско-наладочным работам без учета НДС	3807,9
Стоимость услуги монтажа	180
Доставка железнодорожным транспортом	65
Установка весов	564

Ожидаемые доходы от взвешивания вагонов:  $1654 \text{руб} * 3108 \text{ваг.} = 5140,6$  тыс. руб.

Исходные данные для расчёта экономической эффективности мероприятия представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7

Исходные данные для расчёта экономической эффективности мероприятия

Показатель	Расходы
1	2
Ежемесячные расходы	
Амортизационные отчисления	20543 руб. в месяц
Электроэнергия	15150 руб. в месяц
Годовые расходы по обслуживанию	

Окончание таблицы 3.7

1	2
Расходы на содержание и эксплуатацию железнодорожных РТВ-ДВ весов	1500 тыс. руб
Оплата труда рабочих по обслуживанию весового оборудования	985 тыс. руб

Экономический эффект за год: 5140,7 тыс. руб. – 2 913,94 тыс. руб. = 2 226,7 тыс. руб. (Ожидаемые доходы от взвешивания вагонов – общая сумма затрат).

Срок окупаемости: 3807,9 тыс. руб. : 2 226,7 тыс. руб. = 1,7 года.

3. Мероприятие по расширению сферы деятельности за счёт организации обслуживания теплоэнергетического комплекса.

Расчет эффективности предложения по расширению сферы деятельности за счет организации обслуживания теплоэнергетического комплекса.

Для обеспечения своевременной поставки угля использовать подвижный состав компании ЗАО «Красопергруз» (компания у которой Лесосибирский филиал АО «В-Сибпромтранс» арендует вагоны) в количестве 132 вагонов (3 маршрута по 42 вагона), что позволит филиалу использовать локомотивы на выгрузке угля до теплоэнергетических станций и получать дополнительные доходы в период низкорентабельной деятельности филиала.

Исходные данные для определения экономической эффективности затрат представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7

Исходные данные для определения экономической эффективности затрат

Маршрут	14 вагонов
---------	------------

Окончание таблицы 3.7

Ожидаемый срок выгрузки	1 сутки
Срок доставки до г. Лесосибирска	5 суток
годовой объём поставки	300 тысяч тонн
среднесуточное время использования локомотива	11 часов на каждой станции
нагрузка на 1 вагон с углем	66 тонн

В таблице 3.8 представлены текущие затраты на 1 тонну перевозок (без учета провозной платы).

Таблица 3.8

Текущие затраты на 1 тонну перевозок (без учета провозной платы)

Наименование статей затрат		Ед.изм.	Сумма затрат
1.	Оплата труда	руб.	52,38
2.	Страховые взносы	руб.	18,02
3.	Затраты, связанные с использованием автотранспорта	руб.	106,20
	Итого расходов	руб.	176,60
	Рентабельность 15%	руб.	26,49
	Стоимость использования ж.д. реквизитов на 1 вагон без НДС	руб.	203,09

В таблице 3.9 представлены часовые затраты на перевозку с учетом предоставления локомотива для осуществления перевозки угля до осуществления перевозки угля до теплоэнергетического комплекса.

Расчет эффективности мероприятия:

742,56 руб. \* 11 час = 8168,16 руб.

14 вагонов \* 66 тонн = 924 тонн.

8168,16 руб. / 924 тонн = 8,84 руб. в расчёте на 1 тонну.

## Часовые затраты на перевозку с учетом предоставления локомотива

Наименование статей затрат		Ед.изм.	Сумма затрат
1.	Оплата труда	руб.	297,09
2.	Страховые взносы	руб.	102,20
3.	Топливо	руб.	240,57
4.	Текущее содержание локомотива	руб.	102,70
	Итого расходов	руб.	742,56
	Рентабельность 15%	руб.	111,38
	Стоимость 1 часа без НДС	руб.	853,94

Всего: 8,84 на 1 тн или в пересчёте на годовой объём 2652 тыс. руб.

Доходы от оказания услуг: 13,25 руб. \* 300 тыс. тн = 3975 тыс. руб. за год.

Экономический эффект:  $3975 - 2652 = 1323$  тыс. руб.

Доходы ЗАО «Красопергруз» 267 руб за 1 тн.

Сравнительный анализ стоимости услуг ОАО РЖД 13,50 руб. на 1 тн с расчётами Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» 13,25 руб за 1 тн позволяют сделать вывод о конкурентоспособной цене предлагаемых услуг.

Для реализации данного предложения необходимо:

- заключить договоры с собственниками ПС;
- провести маркетинговые исследования по уточнению закупочной цены угля;
- заключить договор с угольным разрезом на покупку необходимого количества угля;
- рассчитать затраты на покупку необходимого количества угля;
- организовать отправку угля от поставщика до потребителя.

Таким образом, можно сделать вывод, что после внедрения предложенных проектов транспортная организация АО «В-Сибпромтранс» будет работать эффективно. Предложенные мероприятия дали положительный экономический эффект организации увеличили ее прибыль.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие железнодорожного транспорта является непрерывная и комплексная оптимизация, совершенствование принципов управления структурными подразделениями транспортной компании, нацеленность на повышение эффективности транспортного производства и поддержание конкурентоспособности в долгосрочной перспективе. В ходе выполнения выпускной квалификационной работы поставлены и решены следующие задачи:

- изучены теоретические аспекты организации и управления транспортным обслуживанием промышленных предприятий и организаций;

- исследована сущность и специфика организации управления транспортным обслуживанием промышленных предприятий;

- определено состояние развития транспортного обслуживания промышленных предприятий и организаций в России и за рубежом;

- выявлена оценка эффективности факторов транспортного обслуживания промышленных предприятий и организаций;

- выполнен анализ деятельности Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»;

- изучены общие сведения об объекте исследования;

- исследован бизнес-анализ деятельности Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»;

- сделана оценка факторов транспортного обслуживания промышленных предприятий Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»;

- определены пути совершенствования транспортного обслуживания промышленных предприятий Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» на основе зарубежного опыта;

- разработаны направления совершенствования работы Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» и выполнено их экономическое обоснования.

Результаты выпускной квалификационной работы позволили сделать

следующие выводы:

1. АО «В-Сибпромтранс» оказывает услуги более 1150 промышленным предприятиям, из них в Красноярском крае - более 800. Среди них такие предприятия, как ОАО «КрАЗ», ОАО «Красноярскэнерго», ОАО «Ачинский глиноземный комбинат», ОАО «Красноярские авиалинии». Так же стоит отметить ТЭЦ-1, ТЭЦ-2, «КРАМЗ», «Холдинг Красноярскэнергомаш» и другие предприятия.

Огромная структура АО «В-Сибпромтранс» межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта, осуществляет комплексное транспортное обслуживание промышленных предприятий. Осуществляет перевозку сыпучих и инертных грузов в собственных вагонах, думпках.

Располагает производительными погрузо-разгрузочными средствами, вагоноопрокидывателями, экскаваторами, мостовыми и козловыми кранами, эстакадами, повышенными путями.

Представляет пути необщего пользования с погрузо-разгрузочными площадками, прирельсовыми складами и техникой в аренду. Включает в себя текущее содержание и капитальный ремонт путей, ремонт локомотивов и обточку колёсных пар. Более 40% железнодорожных путей предприятия переведено на тяжелый тип рельсов. Объем грузоперевозок на АО составляет от 80 до 100 тонн.

Устроив вычислительный центр АО «В-Сибпромтранс» автоматизировало рабочие места работников аппарата управления и филиалов. С периода создания АО «В-Сибпромтранс» перевезено более 1,8 млрд. тонны груза.

2. Общий объём транспортной работы компании АО «В-Сибпромтранс» за все годы её существования переваливает за 3,4 млрд тонн грузов. Стабильная работа – залог партнёрского доверия к объединению. Так, только за 2019 год у «В-Сибпромтранса» появилось более 50 новых пользователей услуг, в числе которых предприятия не только регионального, но и федерального масштаба.

3. Выбор направления повышения эффективности производства на

железнодорожном транспорте в данном исследовании заключается в разработке проектов, направленных на увлечение прибыли и услуг предприятия, позволяющего оценить в экономическом плане такой качественный параметр работы инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта, как надежность технических объектов. Оценка влияния отказов технических средств и браков в работе на эксплуатационные показатели и экономические критерии работы железнодорожного транспорта позволят принимать объективные управленческие решения в области обновления основных средств в целях повышения экономических составляющих и внедрения предложенных мероприятий по совершенствованию работы Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».

Для реализации совершенствования работы Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс» были разработаны следующие предложения:

1. Установка комплекса оборудования для охраны и мониторинга подвижного состава Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».
2. Установка железнодорожных весов на станции г. Лесосибирска с целью получения дополнительных доходов и повышения качества транспортного обслуживания.
3. Предложение по расширению сферы деятельности за счёт организации обслуживания теплоэнергетического комплекса.

Проведено экономическое обоснование предлагаемых решений. Рассчитаны затраты по мероприятиям для усовершенствования деятельности Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс», и предполагаемые доходы от реализации данных предложений по совершенствованию. Срок окупаемости первого предложения составил 3,2 месяца, по второму предложению составил 1,7 года, предположительно начнет приносить доход уже во второй год деятельности.



## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон № 29-ФЗ " Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" [принят 27.02.2023]. - СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: локальная сеть.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации [принят 19.03.1997 ред. от 26.12.2022]. - СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: локальная сеть.
3. Федеральный закон № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" [принят 10.01.2003 ред. от 26.12.2022]. - СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: локальная сеть.
4. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации [принят 07.03.2001 ред. от 28.02.2023]. - СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: локальная сеть.
5. Федеральный закон № 18-ФЗ " О ратификации Соглашения об особенностях использования транспортных средств международной перевозки осуществляющих перевозку грузов для внутренней перевозки по таможенной территории Таможенного союза" [принят 05.04.2011]. - СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: локальная сеть.
6. Распоряжение Правительства РФ № 1797-Р "Об утверждении Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года" [принят 14.08.2019 ред. от 14.03.2023]. - СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: локальная сеть.
7. Постановление Правительства РФ № 395 "Об утверждении Положения о Министерстве транспорта РФ" [принято 24.11.2022]. - СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: локальная сеть.
8. Аксенов, И.Я. Единая транспортная система: учебное пособие / Аксенов И.Я. – М.: Издательский центр «Наука», 2009.- 294 с.
9. Белов, И.В. Экономика железнодорожного транспорта: учеб. для ВУЗов ж.-д. трансп. / под ред. И.В. Белова. – М.: Транспорт. – 2020 г.
10. Бородин, И. А. Теоретические основы финансов предприятий / И. А. Бородин. - Ростов н/Д: Феникс, 2018. – 240 с.

11. Волков, А.А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста / А.А. Волков. – М. – 2022 г. – 150 с.
12. Виниченко, В.А. Экономика труда: учебник / В.А. Виниченко. – Москва : РИОР : ИНФРА-М, 2019. – 105 с.
13. Гридюшко, В. И. Экономика, организация и планирование вагонного хозяйства / В. И. Гридюшко. – Москва : Транспорт, 2021.- 87 с.
14. Городиский, В.С. Проблемы оценки эффективности внедрения систем управления взаимодействием с клиентами в службе ВЭД промышленного предприятия / В.С. Городиский, Г. В. Савицкая. - 6-е изд., перераб. и доп. – Москва : НИЦ Инфра-М, 2016. - 608 с.
15. Дмитриев, В. А. Экономика железнодорожного транспорта / В. А. Дмитриев. – Москва : Транспорт, 2018. - 56 с.
16. Егоров, М.В. Развитие рыночного механизма повышения качества транспортного обслуживания / М.В. Егоров // Экономика и управление. – 2023. – № 8 (70) – С. 29-34.
17. Калявна, В. П. Большая энциклопедия транспорта / В. П. Калявна. - Санкт - Петербург : Элмор, 2019. – 327с.
18. Кожевников, Р.А. Обоснование значения экономической устойчивости грузовых транспортных компаний для обеспечения эффективного функционирования / Р.А. Кожевников, О.В. Коришева // Транспортное дело России. - № 2.- 2021. – С. 57-80.
19. Куренков, П.В. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. / П.В. Куренков, А.Ф. Котляренко. — Москва : СамГАПС, 2022. — 636 с.
20. Николаев, Д.С. Внешнеторговые транспортные операции и логистика: учебное пособие / Д.С. Николаев. - Москва: Анкил, 2018.— 109 с.
21. Новак, Э.И. Общероссийский классификатор профессии рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов. / Э.И. Новак. – Москва : Транспорт, 2021. – 85 с.
22. Стрекалина, Р. П. Экономика и организация вагонного хозяйства / Р.

П. Стрекалина. - Москва: КноРус, 2021. - 21 с.

23. Соколов, Ю.И. Комплексная оценка качества обслуживания грузовладельцев транспортной компанией / Ю.И. Соколов, И.М. Лавров // Экономическая теория, анализ, практика. –2020. – № 2 (20). - С. 35-56.

24. Терешина, Н.П. Управление качеством транспортного обслуживания / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, Ю. И. Соколов, М. М. Толкачева. — Москва: МИИТ, 2019. -146 с.

25. Терешина, Н.П. Совершенствование тарифного регулирования с учетом оценки эластичности спроса на перевозки по уровню качества транспортного обслуживания грузовладельцев / Н. П. Терешина, Ю. И. Соколов, И. М. Лавров // Тарифы. — 2021. – № 1 – С. 57-80.

26. Тимаков, Е.М. Центр стратегических разработок: Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения / Е.М. Тимаков – Москва : Русайн, 2023. - 35 с.

27. Шатилин, И.В. Транспортная стратегия Российской Федерации / И.В. Шатилин. – Москва : Транспорт, 2023. – 215с.

28. Устав АО «В-Сибпромтранс».

29. Шлеин, В.А. Экономическая эффективность управления качеством транспортного обслуживания / В.А. Шлеин // Мир транспорта. – 2018. – № 1. – С. 27-38.

30. Шишкин, А.К. Учет, анализ, аудит на предприятии. / А.К. Шишкин. – Москва : Аудит, 2019. – 25 с.

31. Щиборщ, Е. К. Об основных аспектах учетной политики российских предприятий / Е. К. Щиборщ // Аудитор. – 2019. – №9. – С. 3-10.

32. Министерства транспорта РФ : официальный сайт – URL: <https://www.mintrans.ru> (дата обращения: 01.05.2023).

33. Иностранный опыт организации транспортного обслуживания Населения // Интернет журнал «Скарабей плюс». – URL: <http://scarplus.ru/иностранный-опыт-организации-транспорт> / (дата обращения: 01.05.2023).

34. Транспортная система России // Интернет журнал «Транспорт РФ». - URL: <https://транспорт.рф/publication/transportnaya-sistema-rossii> (дата обращения: 02.05.2023).

35. Транспорт и связь // Федеральная служба государственной статистики. - URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/](http://www.gks.ru/wps/wcm/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/) (дата обращения: 02.05.2023).

36. Обзор рынка транспортно-логистических услуг в России // Исследования рынков "RBC Research". - URL : [http://wap.rbc.ru/reviews/transport2014/chapter\\_2\\_1.shtml](http://wap.rbc.ru/reviews/transport2014/chapter_2_1.shtml) (дата обращения 03.05.2023)

37. Официальный сайт Всемирного экономического форума. – URL: <https://www.weforum.org> (дата обращения: 04.05.2023).

38. Официальный сайт ПРОВЭД. – URL: <http://провэд.рф> (дата обращения 02.05.2023)

39. АО «В-Сибпромтранс»// Перевозки Сервис Логистика. – URL: <http://www.vspt.ru/> (дата обращения: 19.04.2023)

40. Иностранный опыт организации транспортного обслуживания населения // Интернет журнал «Скарабей плюс». – URL: <http://scarplus.ru/иностранный-опыт-организации-трансп/> (дата обращения: 20.04.2023).

41. Транспортная система России // Интернет журнал «Транспорт РФ». – URL: <https://транспорт.рф/publication/transportnaya-sistema-rossii> (дата обращения: 20.04.2023).

42. Find the best Freight Quote. - URL: <https://www.searates.com/ru/> (дата обращения: 24.05.2023).

43. Logistics Articles Scientific Research Publishing. - URL: <https://www.scirp.org/Journal/articles.0> (дата обращения: 20.05.2023).

44. The world's leading trade fair for logistics. - URL: <https://transportlogistic.de/en/> (дата обращения: 20.05.2023).

Автономная некоммерческая организация высшего образования  
«Сибирский институт бизнеса, управления и психологии»

Факультет Экономический

(полное наименование факультета)

Направление подготовки (код) 38.03.01 Экономика

направленность (профиль) образовательной программы Мировая экономика

Выпускающая кафедра Мировой экономики

(полное наименование кафедры)

ОТЗЫВ

на выпускную квалификационную работу

Студента(ки) Нафиковой Марии Маратовны группы 129э

(Ф.И.О. полностью)

на тему Совершенствование транспортного обслуживания промышленных предприятий с учетом зарубежного опыта

(наименование темы согласно приказу)

Выпускная квалификационная работа бакалавра выполнена на 87 страницах.

1. Актуальность и значимость темы Опыт России и зарубежных стран показывает, что развитие транспорта и транспортной инфраструктуры является одним из важнейших условий развития экономики страны, что определяет актуальность темы ВКР.
2. Логическая последовательность В ВКР соблюдается внутренняя логика, прослеживается логическая взаимосвязь между разделами и подразделами работы.
3. Аргументированность и конкретность выводов и предложений Сформулированные в работе выводы и предложения аргументированы и конкретны.
4. Полнота проработки литературных источников Библиографический список содержит 44 источника периодической, учебной, законодательной и электронной литературы, в том числе зарубежные источники
5. Качество общего оформления работы, таблиц, иллюстраций, приложений, графиков. Оформление работы соответствует предъявленным требованиям. Графический, демонстрационный, иллюстрированный материал выполнен в хорошем качестве.
6. Положительные стороны работы Достоинством работы является графический материал по теме исследования, выполненный в первой главе ВКР. Во второй главе тщательно выполнен бизнес-анализ деятельности Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс». Достоинством работы являются предложения и их экономическое обоснование по совершенствованию обслуживания промышленных предприятий с учетом зарубежного опыта: мероприятие по расширению сферы деятельности предприятия за счет организации обслуживания теплоэнергетического комплекса, установка железнодорожных



весов на станции г. Лесосибирска с целью получения дополнительных доходов и повышения качества транспортного обслуживания; внедрение комплекса оборудования для охраны и мониторинга подвижного состава Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».

7. Уровень самостоятельности при работе над темой выпускной квалификационной работы Во время выполнения ВКР Нафикова М. М. проявила себя как ответственная, добросовестная, работоспособная студентка, выполняла все задания вовремя, соблюдая сроки.

8. Недостатки работы не выявлены

9. Оценка сформированности ОК, ОПК и ПК, отработанных обучающимся при работе над темой выпускной квалификационной работы Нафикова М. М. овладела всеми компетенциями, предусмотренными основной профессиональной образовательной программой по направленности подготовки.

10. Выпускная квалификационная работа соответствует установленным требованиям к выпускным квалификационным работам и может быть рекомендована к защите на заседании Государственной экзаменационной комиссии. Работа заслуживает оценки ОТЛИЧНО.

(оценка прописью)

Руководитель выпускной квалификационной работы \_\_\_\_\_

Галиутинова Екатерина Игоревна, к.э.н., доцент

(Ф.И.О. должность, ученая степень, ученое звание)

« 30 » 06 2023 г.

  
(подпись руководителя)

Автономная некоммерческая организация высшего образования  
«Сибирский институт бизнеса, управления и психологии»

Факультет Экономический  
(полное наименование факультета)  
Направление подготовки (код) 38.03.01 Экономика  
направленность (профиль) образовательной программы Мировая экономика  
Выпускающая кафедра Мировой экономики  
(полное наименование кафедры)

РЕЦЕНЗИЯ

на выпускную квалификационную работу  
Студента(ки) Нафиковой Марии Маратовны группы 129э  
(Ф.И.О. полностью)  
на тему Совершенствование транспортного обслуживания промышленных предприятий с учетом зарубежного опыта  
(полное наименование темы согласно приказу)  
Выпускная квалификационная работа бакалавра выполнена на 86 страницах,  
содержит приложение(ия) на -        страницах.

1. Актуальность, новизна и практическая значимость темы С точки зрения зарубежного опыта качественных изменений в транспортной сфере можно достичь только за счет использования новых технологий обеспечения процессов перевозок, которые отвечают современным требованиям и международным стандартам.
2. Логическая последовательность Все содержание работы логически взаимосвязано, последовательно представлено и полностью соответствует теме.
3. Аргументированность и конкретность выводов и предложений Все выводы и предложения конкретны, имеют аргументацию с проведенными экономическими расчетами.
4. Полнота проработки литературных источников Библиографический список содержит 44 наименования учебной, периодической, законодательной, электронной литературы, что свидетельствует о полноте проработки исследуемой темы.
5. Качество общего оформления работы, таблиц, иллюстраций, приложений, графиков соответствует высокому уровню.
6. Положительные стороны работы В первом разделе работы представлен графический материал со статистикой по теме исследования, что является несомненным достоинством работы. В разделе 2 тщательно выполнен бизнес-анализ деятельности предприятия. Достоинством работы являются предложения и их экономическое обоснование по совершенствованию обслуживания промышленных предприятий с учетом зарубежного опыта: установка железнодорожных весов на станции г. Лесосибирска с целью получения дополнительных доходов и повышения качества транспортного обслуживания; внедрение комплекса оборудования для охраны и мониторинга



подвижного состава Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».

7. Недостатки работы отсутствуют

8. Оценка сформированности ОК, ОПК и ПК, отработанных обучающимся при работе над темой выпускной квалификационной работы \_\_\_\_\_

Нафикова М. М. овладела всеми компетенциями, предусмотренными основной профессиональной образовательной программой по направленности подготовки.

9. Какие предложения целесообразно внедрить в практику \_\_\_\_\_

Установка железнодорожных весов на станции г. Лесосибирска с целью получения дополнительных доходов и повышения качества транспортного обслуживания; внедрение комплекса оборудования для охраны и мониторинга подвижного состава Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс».

10. Выпускная квалификационная работа **соответствует** (не соответствует) всем установленным требованиям к выпускным квалификационным работам и **может быть** (не может быть) рекомендована к защите на заседании Государственной экзаменационной (итоговой) комиссии.

Работа заслуживает оценки отлично, а ее автор заслуживает

(оценка прописью)

присвоения квалификации<sup>1</sup> бакалавр

Рецензент выпускной квалификационной работы \_\_\_\_\_

Роман Е.И. Зин директор Лесосибирского филиала АО «В-Сибпромтранс»  
(Ф.И.О. должность, ученая степень, ученое звание, место работы)

« 30 » 06 20 23 г.



<sup>1</sup> Прописывается при условии положительной оценки



# Отчет о проверке на заимствования №1



Автор: [m.m.pisankova@mail.ru](mailto:m.m.pisankova@mail.ru) / ID: 4685046

Проверяющий:

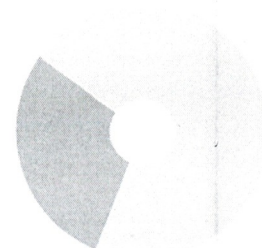
Отчет предоставлен сервисом «Антиплагиат» - <http://users.antiplagiat.ru>

## ИНФОРМАЦИЯ О ДОКУМЕНТЕ

№ документа: 76  
Начало загрузки: 30.06.2023 08:07:54  
Длительность загрузки: 00:00:02  
Имя исходного файла: Нафикова М.М.  
Совершенствование транспортного обслуживания промышленных предприятий с учетом зарубежного опыта.pdf  
Название документа: Нафикова М.М.  
Совершенствование транспортного обслуживания промышленных предприятий с учетом зарубежного опыта  
Размер текста: 109 кБ  
Символов в тексте: 111614  
Слов в тексте: 12196  
Число предложений: 700

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Начало проверки: 30.06.2023 08:07:57  
Длительность проверки: 00:00:04  
Комментарии: не указано  
Модули поиска: Интернет Free



### СОВПАДЕНИЯ

28,93%

### САМОЦИТИРОВАНИЯ

0%

### ЦИТИРОВАНИЯ

0%

### ОРИГИНАЛЬНОСТЬ

71,07%

**Совпадения** — фрагменты проверяемого текста, полностью или частично сходные с найденными источниками, за исключением фрагментов, которые система отнесла к цитированию или самоцитированию. Показатель «Совпадения» — это доля фрагментов проверяемого текста, отнесенных к совпадениям, в общем объеме текста.

**Самоцитирования** — фрагменты проверяемого текста, совпадающие или почти совпадающие с фрагментом текста источника, автором или соавтором которого является автор проверяемого документа. Показатель «Самоцитирования» — это доля фрагментов текста, отнесенных к самоцитированию, в общем объеме текста.

**Цитирования** — фрагменты проверяемого текста, которые не являются авторскими, но которые система отнесла к корректно оформленным. К цитированиям относятся также шаблонные фразы; библиография; фрагменты текста, найденные модулем поиска «СПС Гарант: нормативно-правовая документация». Показатель «Цитирования» — это доля фрагментов проверяемого текста, отнесенных к цитированию, в общем объеме текста.

**Текстовое пересечение** — фрагмент текста проверяемого документа, совпадающий или почти совпадающий с фрагментом текста источника.

**Источник** — документ, проиндексированный в системе и содержащийся в модуле поиска, по которому проводится проверка.

**Оригинальный текст** — фрагменты проверяемого текста, не обнаруженные ни в одном источнике и не отмеченные ни одним из модулей поиска. Показатель «Оригинальность» — это доля фрагментов проверяемого текста, отнесенных к оригинальному тексту, в общем объеме текста.

«Совпадения», «Цитирования», «Самоцитирования», «Оригинальность» являются отдельными показателями, отображаются в процентах и в сумме дают 100%, что соответствует полному тексту проверяемого документа.

Обращаем Ваше внимание, что система находит текстовые совпадения проверяемого документа с проиндексированными в системе источниками. При этом система является вспомогательным инструментом, определение корректности и правомерности совпадений или цитирований, а также авторства текстовых фрагментов проверяемого документа остается в компетенции проверяющего.

№	Доля в тексте	Доля в отчете	Источник	Актуален на	Модуль поиска	Блоков в отчете	Блоков в тексте
[01]	11,66%	11,01%	выпускная квалификационная работа <a href="https://core.ac.uk">https://core.ac.uk</a>	01 Янв 2018	Интернет Free	85	91
[02]	11,16%	0,5%	Место российского транспортного комплекса на мировом рынке транспортных услуг <a href="https://nauchkor.ru">https://nauchkor.ru</a>	24 Окт 2019	Интернет Free	3	90
[03]	5,52%	5,49%	<a href="https://esu.citis.ru/dissertation/Q7IVRPNNWPY4XZIZR65WPJVU">https://esu.citis.ru/dissertation/Q7IVRPNNWPY4XZIZR65WPJVU</a> <a href="https://esu.citis.ru">https://esu.citis.ru</a>	20 Мар 2018	Интернет Free	21	22

Еще источников: 6

Еще совпадений: 11,92%

Автономная некоммерческая организация высшего образования  
«Сибирский институт бизнеса, управления и психологии»

Согласие

выпускника на размещение выпускной квалификационной работы в электронно-библиотечной системе АНО ВО СИБУП

1. Я, Нафихова Мария Маратовна

(фамилия, имя, отчество полностью)

студент (ка) группы 129-Э экономического факультета Автономной некоммерческой организации высшего образования «Сибирский институт бизнеса, управления и психологии» (далее – АНО ВО СИБУП), разрешаю АНО ВО СИБУП воспроизводить и размещать (доводить до всеобщего сведения) в полном объеме написанную мною в рамках выполнения образовательной программы выпускную квалификационную работу бакалавра на тему

Совершенствование транспортного обслуживания промышленных предприятий с учетом зару-  
бенного опыта

(наименование работы)

в открытом доступе в электронно-библиотечной системе, таким образом, чтобы любой пользователь данного портала мог получить доступ к выпускной квалификационной работе из любого места и в любое время по собственному выбору, в течение всего срока действия исключительного права на выпускную квалификационную работу.

2. Я подтверждаю, что выпускная квалификационная работа написана мною лично, в соответствии с правилами академической этики и не нарушает авторских прав иных лиц.

«26» 06 2023 г.

  
(подпись)