

Содержание

Введение.....	3
1. Теоретический анализ развития железнодорожного транспорта и устройства транспортно-логистических (складских) комплексов.....	5
1.1 Перспективы и тенденции развития железнодорожного транспорта в России.....	5
1.2 Устройство транспортно-логистических (складских) комплексов. .	10
2. Анализ работы транспортно-логистического (складского) комплекса ПАО «Трансконтейнер» и оценка его железнодорожной деятельности.....	17
2.1 Общая характеристика ПАО «Трансконтейнер».....	17
2.2 SWOT–анализ и конкурентные преимущества ПАО «ТрансКонтейнер».....	20
2.3 Анализ перевозок ПАО «ТрансКонтейнер» по видам сообщений и операционные показатели эффективности.....	24
3. Разработка мероприятий по повышению эффективности функционирования ПАО «Трансконтейнер».....	30
3.1 Перспективы развития компании ПАО «ТрансКонтейнер» на Российском рынке.....	30
3.2 Разработка мероприятий по совершенствованию финансово-хозяйственной деятельности предприятия.....	38
Заключение.....	40
Список использованных источников.....	41
Приложения.....	43

Введение

Главной задачей экономики железнодорожного транспорта является развитие в современных условиях теоретических основ изменения качества и методологии управления качеством и эффективностью транспортного производства, включая: эксплуатационную работу в грузовом и пассажирском движении, транспортную продукцию – перевозку грузов и пассажиров, транспортное обслуживание грузовладельцев и населения, транспортное обеспечение производства и населения страны и ее регионов. Развитие и согласование в условиях рыночной экономики взаимоувязанных функций и методов управления качеством транспортного производства должно быть направлено на выявление и использование резервов улучшения качества и повышения эффективности транспортного производства, разработку методов экономической оценки и стимулирования (мотивации) повышения качества транспортного производства.

Железнодорожные станции в системе железнодорожного транспорта играют важную роль в организации информационно–управляющего обеспечения перевозочного процесса, ритмичной и поточной технологии, рациональном взаимодействии с грузоотправителями, грузополучателями, в организации сервиса и культурного обслуживания пассажиров. Работа станций предопределяет качество, надежность, безопасность всей транспортной деятельности. Велика их роль в рациональном использовании всех транспортных средств, повышении производительности труда, высокой экономической эффективности производственной деятельности на основе выполнения государственных заказов по перевозкам и договорных обязательств.

Субъектом исследования дипломной работы является

«ТрансКонтейнер».

Объектом анализа является логистическая система данного предприятия.

Целью представленной работы является разработка мероприятий по повышению эффективности эксплуатационной деятельности агентства ПАО «Трансконтейнер».

Для выполнения заданной цели были поставлены следующие *задачи*:

- представить теоретические основы;
- выполнить анализ деятельности и структуры предприятия;
- выполнить анализ внешних и внутренних факторов, оказывающих влияние на его деятельность;
- разработать конкретные предложение по повышению эффективности эксплуатационной деятельности.

Курсовая работа имеет практическую направленность, так как ее результаты могут быть использованы для улучшения производственно–финансовой деятельности агентства ПАО «ТрансКонтейнер».

1. Теоретический анализ развития железнодорожного транспорта и устройства транспортно-логистических (складских) комплексов

1.1 Перспективы и тенденции развития железнодорожного транспорта в России

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации — основы транспортной инфраструктуры страны — играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в изменяющейся мировой экономической системе.

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, укрепление единства пространства, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов, повышения ресурсной независимости и глобальной конкурентоспособности России. [3]

Согласно данным Росстата о грузообороте различных видов транспорта, железнодорожный транспорт продолжает увеличивать свою долю на рынке транспортных услуг: в I квартале 2023г. грузооборот транспорта, по предварительным данным, составил 1382,1 млрд тонно-километров, в том числе железнодорожного — 636,6 млрд., автомобильного — 55,2 млрд., морского — 7,6 млрд., внутреннего водного — 5,4 млрд., воздушного — 1,7 млрд., трубопроводного — 675,5 млрд тонно-километров.

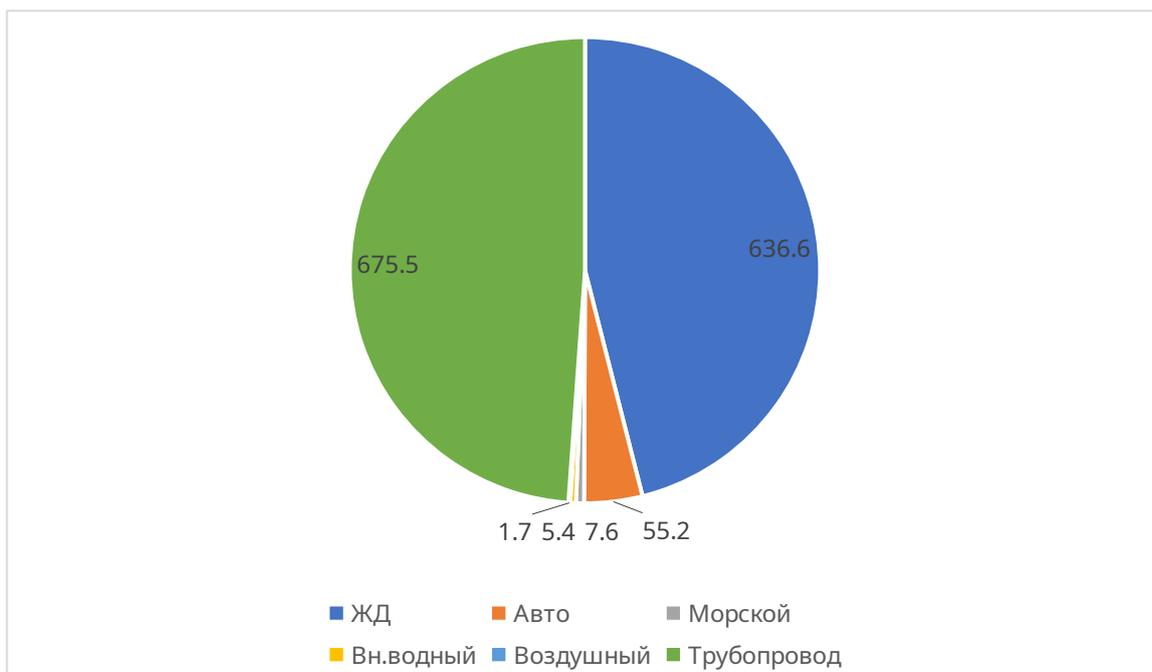


Рис. 1. Грузооборот за I квартал 2023 г. по видам транспорта, млрд ТОННО-КМ

Пассажиروоборот транспорта общего пользования в I квартале 2023г. составил 107,6 млрд пасс.-километров, в том числе железнодорожного — 23,9 млрд., автомобильного — 26,9 млрд., воздушного — 56,8 млрд пасс.-километров.

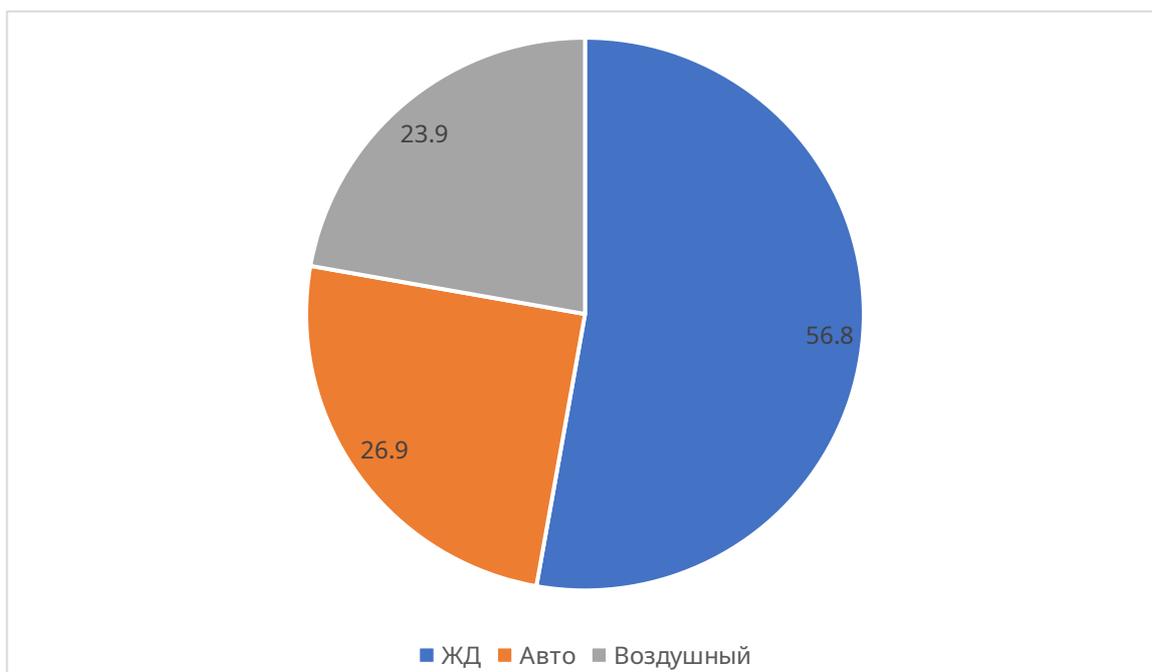


Рис. 2. Пассажируоборот транспорта общего пользования за I квартал 2023 г., млрд пасс-км

Однако современное состояние отечественных железных дорог без изменения темпов модернизации может стать системным ограничением социально-экономического развития страны.

Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года утверждается Правительством Российской Федерации [3]. В основе ее разработки лежит формирование устойчивой платформы и инструмента объединения усилий государства и предпринимательского сообщества по решению перспективных экономических задач и достижению крупных социально-значимых результатов.

Развитие железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года включает два этапа. Этап модернизации железнодорожного транспорта (2022–2023 годы), который предусматривает обеспечение необходимых пропускных способностей на основных направлениях перевозок, коренную модернизацию существующих объектов инфраструктуры, обеспечение перевозок подвижным составом с исключением парков с истекшим сроком службы, разработку новых технических требований к технике и технологии, начало проектно-изыскательских работ и строительство новых железнодорожных линий, а также строительство первоочередных железнодорожных линий.

Этап динамичного расширения сети железных дорог (2016–2030 годы). На данном этапе предусматривается расширение железнодорожной сети и создание инфраструктурных условий для развития новых «точек» экономического роста в стране, выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта и повышение глобальной конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта [3].

Прогноз развития железнодорожного транспорта до 2030 года разработан в соответствии с планируемыми сценариями социально-экономического развития России и возможными вариантами их реализации:

– минимальный вариант (вариант 1) основан на энерго-сырьевом сценарии развития экономики. В данном случае предусматривается строительство ряда линий стратегического значения и линий, направленных на улучшение транспортной обеспеченности регионов;

– максимальный вариант развития (вариант 2) основан на инновационном сценарии развития России. По максимальному варианту предусматривается строительство железнодорожной линии до Магадана, что создаст условия для освоения Северо-Восточного региона страны и даст возможность для создания устойчивого железнодорожного сообщения к отдаленным территориям страны. Реализация максимального варианта приведет к кардинальным изменениям в мировых торговых связях Евроазиатского, Азиатско-Тихоокеанского и Северо-Американского регионов, качественно усилив транзитную роль железнодорожного транспорта России [4].

По минимальному варианту, погрузка в 2030 г. прогнозируется в объеме 1970 млн. тонн, с ростом к уровню базового 2006 г., в 1,5 раза.

Грузооборот прогнозируется в объеме 3050 млрд. тонно-км, с ростом в 1,56 раза, пассажирооборот — в 1,14 раза и превысит 202 млрд. пасс-км. По максимальному варианту, погрузка к 2030 г. возрастет в 1,64 раза и достигнет 2150 млн. тонн. Грузооборот в 2030 году возрастет по сравнению с 2006 годом в 1,69 раза и составит 3300 млрд. тонно-км, пассажирооборот — в 1,3 раза и превысит 231 млрд. пасс — км. [3]

Реализация Стратегии развития железнодорожного транспорта, согласно прогнозируемым результатам, может обеспечить достижение установленной цели и решение необходимых государственных задач в области железнодорожного транспорта.

Железнодорожным транспортом общего пользования будут обслуживаться 83 из 86 субъектов Российской Федерации. Плотность железнодорожной сети к 2030 г. должна будет увеличена на 23,8 % при полной ликвидации ограничения пропускной и провозной способности.

Рост грузооборота должен составить 1,7 раз. Скорость доставки грузов в среднем должна возрасти более чем на 26 %, при этом по контейнерным отправлениям, требующим ускоренной доставки — в 3,7 раз.

В установленные сроки должно будет доставляться 97 % отправок, что будет являться высочайшим уровнем относительно показателей мировых стандартов.

Увеличение скорости и безопасности доставки грузов будет способствовать снижению потребностей товаропроизводителей в оборотном капитале, и тем самым — удешевлению производства и сбыта товаров, повышению конкурентоспособности российской экономики.

Железнодорожный транспорт Российской Федерации будет органично интегрирован в мировую транспортную систему. Экспорт транспортных услуг за счет роста транзитных перевозок возрастет более чем в 3,6 раза. На магистральном полигоне в 13,8 тыс. км. будет организовано тяжеловесное грузовое движение, позволяющее снизить себестоимость перевозок массовых грузов. При росте пассажирооборота на 30 %, будут существенно улучшены качественные показатели пассажирских перевозок. Маршрутная скорость пассажирских поездов в дальнем следовании возрастет на основных направлениях до 72 км/час. Будет создано высокоскоростное пассажирское сообщение (со скоростями до 350 км/час), полигон которого к 2030 году при выходе на максимальный вариант развития превысит 1,5 тыс. км. [3]

Будет обеспечено развитие кадрового потенциала и повышение производительности труда работников железнодорожного транспорта общего пользования, что взаимосвязано с обеспечением адекватного уровня оплаты труда, который должен в 2030 г. достигнуть 170 % от среднероссийского уровня заработной платы (это соотношение определяется как отечественным опытом, так и мировой практикой). [3]

Могут быть значительно повышены энергоэкономичность, экологичность и безопасность железнодорожного транспорта, обеспечены разработка и доскональная регламентация порядка организации и

осуществления перевозок для государственных нужд, а также выработана система обеспечения безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры.

Таким образом, в результате реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, будут созданы транспортные условия по обеспечению динамичного развития экономики страны: увеличению ВВП в 4,5 раза, промышленного производства в 3,2 раза, проведению оптимизации структуры экономики и освоения новых промышленных районов.

1.2 Устройство транспортно-логистических (складских) комплексов

Транспортно-складские комплексы представляют собой совокупность транспортных и перегрузочно-складских объектов, предназначенных для доставки грузов от поставщиков потребителям в сфере распределения продукции производственно-технического назначения, промышленных и продовольственных товаров широкого потребления.

Транспортно-складской комплекс (ТСК) - это отдельный объект, обычно состоящий из капитальных сооружений (здание самого склада, офисное здание), вспомогательных построек (электростанция, котельная и др.), системы коммуникаций (электро-, газо- и водоснабжение, связь, канализация), системы дорог и стоянок на территории склада, системы ограждения территории и зон (ограждение, ворота и др.), парка подъемно-транспортного оборудования, специального оборудования для оснащения помещения склада и офисов и персонала склада.

Основным элементом ТСК является склад. Под складом понимается специализированное здание, сооружение, устройство, предназначенное для приемки, обработки, хранения и выдачи грузов по назначению.

Независимо от выполняемой роли любой ТСК выполняет следующие основные операции: прием, хранение, обработку и отгрузку товаров, учет движения товаров и обеспечение сохранности товаров.

Анализируя разнообразные системы доставки грузов, можно убедиться, что во всех случаях в их структуру входят склады различного типа и назначения. Это относится как к доставке продукции производственно-технического назначения, так и к товарам широкого потребления.

ТСК очень разнообразны по типу, назначению, номенклатуре перерабатываемых грузов, отраслям, типу и конструкции строительной части и т.д. Цель классификации ТСК состоит в том, чтобы наметить характерные признаки для разных ТСК и, распределив их по классам, группам и видам, установить особенности разных ТСК и области применения рациональных технических и объемно-планировочных решений.

Транспортно-складские комплексы классифицируются по большому числу признаков, основными из которых являются следующие:

1) по отраслям (в машиностроении, в металлургии, в легкой, пищевой, радиотехнической, электронной промышленности и др.);

2) роду транспортируемых грузов (для контейнеров, тарно-штучных, сельскохозяйственных, скоропортящихся, зерновых грузов, металла, нефти и нефтепродуктов, угля, лесоматериалов, химической продукции, инертнострительных материалов, минеральных удобрений, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, опасных грузов и др.);

3) физическому состоянию хранящихся и перерабатываемых грузов (склады твердых (штучных), сыпучих (навалочных), жидких (наливных) и газообразных грузов);

4) типу и конструкции строительной части (открытые складские площадки, закрытые склады одноэтажные и многоэтажные, отапливаемые и неотапливаемые, холодильные, отдельно стоящие и сблокированные с производственными или административными зданиями, из сборных

железобетонных, стальных, деревянных клееных конструкций, хребтовозстакадные, шатровые, шатрово-полубункерные и т.д.);

5) числу хранящихся наименований грузов или транспортных партий (многономенклатурные, с числом наименований от нескольких сотен до нескольких тысяч, и склады однотипных грузов с числом наименований грузов или транспортных партий от 10 до 70). Эти типы складов соответствуют складам мелких отправок, повагонных или помашинных отправок;

6) срокам хранения (склады прямой перегрузки или временного хранения грузов (срок хранения от 0 до 5 суток); краткосрочного хранения (5-20 суток); со средними сроками хранения (20-40 суток); длительного хранения (40-90 суток); долгосрочного хранения (от 90 суток до 1 года); многолетнего хранения (несколько лет));

7) техническим характеристикам и оснащению. По данному признаку склады делятся на четыре основных класса - А, В, С и D.

Склад класса А - современное одноэтажное складское здание, построенное по современным технологиям с использованием высококачественных материалов. Высота потолка от 10 м, позволяющая установку многоуровневого стеллажного оборудования. Ровный пол с антипылевым покрытием. Система пожарной сигнализации и автоматическая система пожаротушения (спринклерная или порошковая). Регулируемый температурный режим. Тепловые завесы на воротах. Автоматические ворота докового типа с гидравлическим пандусом, регулируемым по высоте. Центральное кондиционирование или принудительная вентиляция. Система охранной сигнализации и видеонаблюдения. Офисные площади при складе. Оптико-волоконные телефонные линии. Достаточная территория для стоянки и маневрирования большегрузных автопоездов. Расположение на основных магистралях, обеспечивающих хороший подъезд [10].

Склад класса В - капитальное здание одно- или многоэтажное (реконструированные бывшие производственные помещения, с

необходимыми коммуникациями и оборудованием). Высота потолков от 4,5 до 8 м. Пол — асфальт или бетон без покрытия. Пожарная сигнализация и гидрантная система пожаротушения. Пандус для разгрузки автотранспорта. Офисные помещения при складе. Телефонные линии. Охрана по периметру территории.

Склад класса С - капитальное производственное помещение или утепленные ангары. Высота потолков от 3,5 до 18 м. Пол - асфальт или бетонные плиты. Ворота на нулевой отметке, автомашина заходит внутрь помещения.

Склад класса D - подвальные помещения или объекты гражданской обороны, неотапливаемые производственные помещения или ангары.

Современный механизированный или автоматизированный ТСК представляет собой сложный технический объект, оснащаемый специализированным подъемно-транспортным и складским оборудованием, разнообразными стеллажными конструкциями высотой до 20 м и более, автоматическими штабелирующими и пакетформирующими машинами, конвейерными системами с автоматическим адресованием грузов, средствами робототехники, компьютерными информационно-управляющими системами и т.д.

Целью ТСК как технической системы является преобразование грузопотоков в логистических цепях доставки грузов. При этом для создания эффективного перегрузочно-складского комплекса это преобразование грузопотоков должно осуществляться складом с наименьшей себестоимостью переработки и хранения грузов, что достигается при наиболее экономном расходовании основных шести ресурсов: пространство, время, материалы, энергия, труд, финансы.

Для достижения своей цели ТСК должен иметь определенное устройство, т. е. состоять из определенных составных частей или элементов. Элемент складской системы — это ее составная часть, неделимая на данном уровне анализа. В качестве элементов складской системы можно выделить

следующие: подсистемы приема, хранения и выдачи грузов со склада; складское здание, подъемно-транспортное и складское оборудование, вспомогательные устройства, технология складирования и переработки грузов, документооборот на складе, система автоматизации и т. д.; технологические участки склада (разгрузки, погрузки, хранения, комплектации и т. д.).

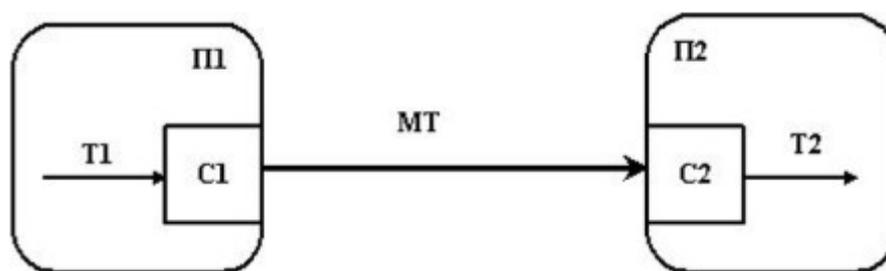
Для ТСК как технической системы характерна целостность, упорядоченность, организованность. Эти его характеристики достигаются в результате создания и анализа структуры складской системы, которая представляет собой многообразные взаимосвязи между элементами системы. Различают следующие взаимосвязи между элементами складской системы: пространственные (взаимное расположение), технологические, связи последовательности, зависимости или влияния, экономические, организационные, информационные и т. д. Структура складской системы проектируется так, чтобы она в максимальной степени способствовала достижению поставленной цели - преобразованию грузопотоков с минимальными затратами ресурсов.

Роль, которую играют ТСК в организации грузопотоков в транспортных сетях, можно выяснить на основе рассмотрения простейшего транспортного процесса доставки грузов, схема которого показана на рисунке 3.

Процесс перевозки грузов начинается со склада С1 и заканчивается на складе С2. Склады являются неотъемлемыми частями процесса перевозки грузов. Хорошо организованный транспортный процесс всегда должен начинаться и заканчиваться на специально оборудованных и оснащенных технических объектах, предназначенных для приема грузов с одного вида транспорта (с транспорта прибытия грузов), подготовки и передачи их на другой вид транспорта (транспорт доставки грузов потребителям). Таким образом, процесс перевозок состоит не из одного компонента (сами

перевозки), а из трех: склад отправления грузов, перевозка и склад прибытия грузов.

Нередко в мультимодальных перевозках при передаче грузов с одних видов транспорта на другие стремятся обязательно осуществить прямые перегрузки грузов с одного транспорта на другой, минуя объекты складского назначения в начале или в конце перевозочного процесса. Обычно это приводит к большим трудозатратам и простоям транспортных средств того или иного вида транспорта. Каждый вид транспорта имеет свои особенности, ритм и организацию работы, свои наиболее эффективные транспортные партии и закономерности их прибытия и отправления. Совместить работу двух разных транспортных систем оказывается очень трудно. Наличие перевалочного склада между двумя взаимодействующими видами транспорта позволяет осуществить перегрузку грузов с одного вида транспорта на другой значительно эффективнее, так как полученная экономия от прямой перевалки грузов почти всегда меньше, чем убытки от возможного простоя транспортных средств.



П1 - предприятие-грузоотправитель; П2 - предприятие-грузополучатель; С1 и С2 -склады отправления и прибытия грузов; МТ - магистральный транспорт; Т1 - транспорт прибытия грузов на склад С1; Т2 - транспорт отправления грузов со склада С2

Рис. 3. Схема простейшего транспортного процесса:

На складах грузы не обязательно должны храниться длительное время: срок хранения обусловлен технологией подготовки транспортных партий к выдаче. Например, на перевалочных складах на магистральном транспорте и на складах готовой продукции промышленных предприятий сроки хранения грузов могут быть не более трех суток.

Склады создаются в транспортных сетях в пунктах взаимодействия различных транспортных и производственных систем и служат для преобразования грузопотоков с целью дальнейшего наиболее эффективного транспортирования или использования грузов.

В системах мультимодальных перевозок склады располагают в пунктах передачи грузов с одних видов транспорта на другие. На складах поступающий на одном виде транспорта грузопоток преобразуется в грузопоток, отправляемый со склада (имеющий другие параметры) и наиболее приемлемый для другого вида транспорта.

Таким образом, через склады осуществляется наиболее эффективное взаимодействие разных видов транспорта, с наименьшими простоями транспортных средств, в системах мультимодальных перевозок. Преобразуя грузопотоки в пунктах перевалки грузов, склады активно участвуют в формировании их параметров, а следовательно, и существенно влияют на эффективность грузопотоков.

Назначение склада и его место в логистической цепи доставки грузов накладывают свой отпечаток на технологию складирования и переработки грузов, сроки хранения, техническое оснащение и объемно-планировочные решения по этим складам.

При рассмотрении схем доставки грузов можно сделать вывод, что склады являются составной частью этих систем, и они неразрывно связаны с процессами транспортировки грузов во всех звеньях логистических цепей.

Выводы

1. Транспортно-складские комплексы занимают важное место в логистической цепи доставки груза от поставщиков потребителям в сфере распределения продукции производственно-технического назначения, промышленных и продовольственных товаров широкого потребления.

2. ТСК служат для наиболее эффективного взаимодействия разных видов транспорта при организации мультимодальных перевозок. Располагаясь в пунктах передачи грузов с одних видов транспорта на другие,

ТСК осуществляют формирование грузопотоков, тем самым существенно влияя на эффективность грузопотоков.

3. Технология складирования и переработки продукции на ТСК существенно влияет на организацию доставки грузов.

2. Анализ работы транспортно-логистического (складского) комплекса ПАО «Трансконтейнер» и оценка его железнодорожной деятельности

2.1 Общая характеристика ПАО «Трансконтейнер»

В соответствии с уставом ПАО «ТрансКонтейнер» основной целью деятельности является получение прибыли. Для получения прибыли агентство вправе осуществлять любые виды деятельности, не запрещенные законодательством Российской Федерации, в том числе:

- организация перевозок грузов во внутреннем и международном сообщении;
- транспортно-экспедиционное обслуживание;
- изготовление контейнеров, ремонт контейнеров и вагонов;
- осуществление строительства, реконструкции и обновления основных фондов;
- осуществление посреднической, торгово-закупочной и снабженческой деятельности, связанной с основной деятельностью агентства;
- иные виды деятельности, не запрещенные законодательством Российской Федерации.

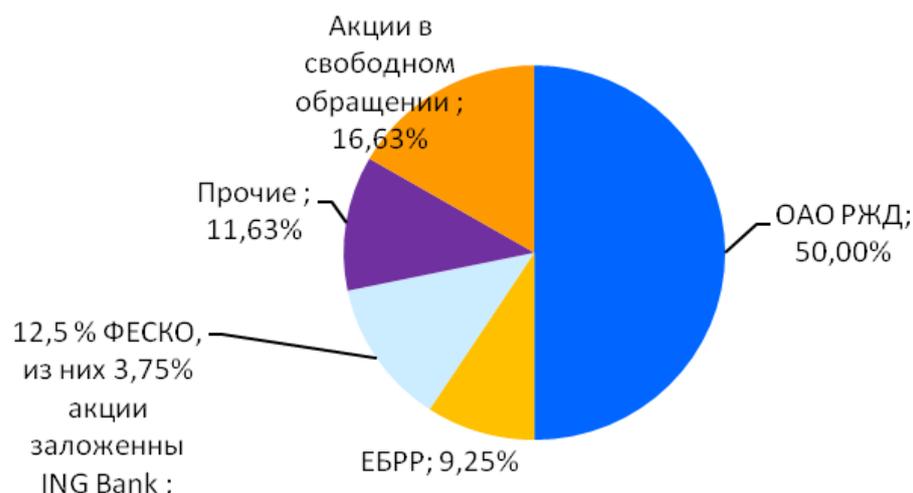


Рис. 4 – Акционеры ПАО «ТрансКонтейнер» по состоянию на 30.06.2022 г

Основным направлением деятельности ПАО «ТрансКонтейнер» являются железнодорожные контейнерные перевозки. Основные услуги организации:

- предоставление подвижного состава для перевозки клиентских грузов в собственных контейнерах организации;
- предоставление подвижного состава для перевозки контейнеров клиентов;
- предоставление в аренду вагонов и крупнотоннажных контейнеров;
- оказание услуг по перевозке специализированных контейнеров.

Доля в выручки на конец 2022 года по этому направлению составляет 42,3%.

Общество так же занимается предоставлением экспедиторских и логистических услуг, и именно:

- экспедированием груза, в т. ч. подготовкой транспортных документов, таможенной очисткой и т. д.;
- отслеживанием контейнерных грузов, планированием и оптимизацией графика поставок;
- организацией мультимодальных контейнерных поставок «от двери до двери» по «сквозному тарифу».

Доля выручки данного направления составляет 34,2%.

Существенная доля (13,8%) приходится на предоставление терминальных и агентских услуг, которые включают в себя погрузку, разгрузку, хранение контейнеров (в рамках агентского соглашения с ПАО «РЖД»), дополнительные терминальные услуги (загрузка/выгрузка груза в/из контейнера, подготовка контейнера под погрузку и т.д.) и услуги складов временного хранения.

Организация занимается так же контейнерными автоперевозками (они составляют 9,2% от прибыли), которые предполагают транспортировку контейнеров между железнодорожным терминалом и складом клиента, а так же перевозку под таможенным контролем и доставку контейнеров от таможенного поста до склада клиента.

Работа с клиентами организована по принципу «одного окна». Любой клиент может получить полный спектр услуг (железнодорожная транспортировка, перевозки грузовым транспортом, терминальные услуги, таможенное оформление и т. д.) в любом из офисов продаж вне зависимости от его местоположения.

Основное внимание в работе с клиентами уделяется качеству обслуживания, что включает в себя такие аспекты как минимальное время ожидания, оперативное решение возникших трудностей, доступность сотрудников ПАО «ТрансКонтейнер» как в офисе так и по телефонной связи.

Работа ПАО «ТрансКонтейнер» на всех этапах транспортной логистической цепочки представлена схематично на рисунке в Приложении А.

ПАО «ТрансКонтейнер» эксплуатирует 46 собственных контейнерных терминалов, расположенных вдоль железнодорожной сети Российской Федерации. По состоянию на 31 декабря 2022 года у организации действовало 18 филиалов в Российской Федерации. На рисунке в Приложении Б представлена структура ПАО «ТрансКонтейнер».

Таким образом, ПАО «ТрансКонтейнер» является крупнейшей российской компанией, которая предлагает полный спектр услуг в сфере контейнерных перевозок и управления грузоперевозками, а также занимает ведущее положение в России по количеству платформ в парке, объему транспортировки ДФЭ (двадцатифутовых эквивалентов) по железной дороге и по объему грузов, обработанных железнодорожными контейнерными терминалами. Доли ПАО «ТрансКонтейнер» на рынке в этих категориях на 30 июня 2022 года составили порядка 60%, 53% и 34% соответственно по данным А.Т.Kearney.

Шаги разработки ключевых показателей эффективности:

- конкретизация стратегических целей и их декомпозиция;
- связывание стратегических целей причинно–следственными цепочками – построение стратегической карты;
- выбор показателей и определение их целевых значений;
- описание бизнес–процессов Компании;
- определение связи показателей с владельцами бизнес–процессов;

Система ключевых показателей эффективности для компании – это инструмент каскадирования корпоративной стратегии на функциональные уровни управления в виде измеримых и понятных руководителям высшего и среднего звена индикаторов их деятельности, а так же инструмент мониторинга деятельности компании (предпринимаемых ею стратегических инициатив).

Основные группы показателей ПАО «ТрансКонтейнер»:

Финансы – характеризуются прибылью, рентабельностью активов, затратами, выручкой от продаж;

Бизнес – процессы – характеризуют комплексность услуг, своевременность исполнения заявок, качество оказания услуг, дисциплина расчетов;

Клиенты и рынок – доля рынка, лояльность покупателей, доходность клиентов и сделок, рост клиентской базы;

Персонал и обучение – квалификация, производительность, дисциплина, мотивация.

2.2 SWOT–анализ и конкурентные преимущества ПАО «ТрансКонтейнер»

SWOT – это аббревиатура четырех английских слов: S – Strengths – сильные стороны, W – Weaknesses – слабые стороны, O – Opportunities – возможности, T – Threats – угрозы.

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ведущий игрок на рынке ж/д контейнерных перевозок, доля рынка – 52% ▪ уникальная база активов, позволяющая предоставлять услуги «от двери до двери», трудно построить аналогичную ▪ лидер по разработке интегрированных логистических решений ▪ богатая и диверсифицированная база активов ▪ широкая география бизнеса ▪ прочные взаимоотношения с основным акционером – РЖД 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ относительно устаревший парк ▪ необходимость значительных инвестиций в расширение парка ▪ низкий уровень загрузки небольших контейнерных терминалов ▪ отсутствие развитой портовой инфраструктуры
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> ▪ динамичный рост российского контейнерного рынка на фоне экономического подъема и повышения уровня контейнеризации ▪ увеличение потоков импорта на фоне роста внутреннего потребления ▪ развитие интегрированных логистических услуг ▪ развитие новых маршрутов ▪ оптимизация структуры парка в целях повышения эффективности операций 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ рост рынка медленнее прогнозируемого ▪ конкуренция со стороны других видов ж/д перевозок ▪ растущая конкуренция со стороны небольших игроков ▪ конкуренция со стороны автоперевозок на коротких дистанциях ▪ недостаток мощностей по производству ж/д вагонов, что может привести к росту стоимости фитинговых платформ и их дефициту ▪ возможные изменения в тарифообразовании РЖД ▪ возможное антимонопольное регулирование сегмента

Рис. 5 - SWOT – анализ ПАО «ТрансКонтейнер»

Конкурентная стратегия представляет собой образ долговременных действий транспортного предприятия в борьбе с конкурентами, опирающийся на повышение качества транспортной продукции, снижение издержек, дифференциацию продукции, проникновение на новые рынки с целью получения конкурентных преимуществ.

Благоприятное положение ПАО «ТрансКонтейнер» на российском рынке контейнерных перевозок обусловлено следующими основными конкурентными преимуществами:

ПАО «ТрансКонтейнер» является лидером рынка услуг по железнодорожным контейнерным перевозкам, терминальной обработке и сопутствующим услугам на Российском рынке контейнерных перевозок.

По состоянию на 30 июня 2023 г. доля ПАО «ТрансКонтейнер» в общем объеме перевозок контейнеров по сети РЖД составляет 52 %. Доли перевозок отдельных компаний – конкурентов не превышают 7,3%.

В активах компании ПАО «ТрансКонтейнер» крупнейший в России парк железнодорожных фитинговых платформ и крупнотоннажных контейнеров – 60% российского рынка. С начала самостоятельной деятельности с 2006 г. количество платформ выросло на 17% и составляет более 24,3 тыс. ед., количество контейнеров ISO увеличилось на 34% – 58,8 тыс. ед.

Терминальная сеть ПАО «ТрансКонтейнер» (46 терминалов в собственности и 1 в аренде) обладает в России общенациональным географическим охватом и стратегическим присутствием в крупнейших транспортных центрах, важных железнодорожных узлах и на пограничных переходах. Принадлежащие агентству железнодорожные контейнерные терминалы позволяют формировать блок-поезда, предоставлять складские услуги в процессе таможенного оформления, услуги «последней мили», «от двери до двери» и иные дополнительные услуги, сокращать время простоя и уменьшать количество порожних рейсов.

Терминалы расположены вдоль крупнейших транспортных коридоров (Транссибирская магистраль, Международный транспортный коридор №5), в крупных транспортных центрах и на железнодорожных узлах, в том числе в Москве, Санкт–Петербурге, Новосибирске, Нижнем Новгороде и Екатеринбурге, а также на наземных пограничных переходах (между Россией

и Китаем на станции Забайкальск) и за границей (между Словакией и Украиной на станции Добра).

Компания сохраняет лидирующее положение по перевалке контейнеров на сети терминалов РЖД – доля переработки контейнеров на терминалах ПАО «ТрансКонтейнер» составляет 31,1%.

Благодаря обширной сети пунктов назначения, Компания не зависит от какого-либо одного региона или маршрута.

В полной мере можно сказать, что компания ПАО «ТрансКонтейнер» – это холдинг, сбытовая сеть которого насчитывает более чем 130 отечественных офисов продаж и центров обслуживания. Регионы присутствия компании это 23 страны, в которых ПАО «ТрансКонтейнер» имеет – 7 представительств, 3 совместных предприятия, 3 дочерних Компании, 29 компаний – агентов и региональных партнеров за рубежом. Совместные предприятия и дочерние общества находятся в Австрии, Корее, Китае, Словакии, Финляндии, Германии и др. странах.

Значимым событием в истории ПАО «ТрансКонтейнер» приобретение контроля над 67% акций АО «КеденТрансСервис» вторым по размеру после рынка РФ на пространстве 1520, ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Республике Казахстан.

Занимаемое ПАО «ТрансКонтейнер» ведущее положение в секторе железнодорожных контейнерных перевозок позволило сформировать широкую клиентскую базу, насчитывающую более 20 000 клиентов, и географически диверсифицировать структуру маршрутов. Клиенты– это разнообразные предприятия, от малых до крупных, которые осуществляют деятельность в различных отраслях и секторах и находятся в самых различных географических регионах, а также крупные экспедиторские компании. На долю десяти крупнейших клиентов в первом полугодии 2011 г. пришлось 18,9% полученных Компанией доходов (доля ни одного из клиентов не превышает 4%).

Проведенный анализ конкурентной стратегии ПАО «ТрансКонтейнер» показывает, что агентство имеет уникальные возможности по повышению эффективности основных видов деятельности, освоению новых ключевых компетенций и росту рентабельности стратегических активов.

В настоящее время другие компании на этом рынке пока не в состоянии составить ПАО «ТрансКонтейнер» существенной конкуренции, но после вступления России в ВТО возможно возникновение конкуренции с крупными международными операторами, а также обострятся конкуренции между различными видами транспорта. Доля ПАО «ТрансКонтейнер» на рынке контейнерных перевозок России ежегодно снижается и представляется угрозой увеличения доли присутствия на контейнерном рынке России уже действующих компаний–операторов за счет создания альянсов, совместных предприятий с зарубежными транспортными компаниями или путем слияний и поглощений.

Слабыми сторонами Компании является высокий процент износа основных средств, недостаточное развитие терминально – логистической инфраструктуры, а также специализация преимущественно на перевозках железнодорожным транспортом. Все это не позволяет полностью реализовать потенциал Компании по оказанию полного спектра высокодоходных услуг интегрированной логистики.

2.3 Анализ перевозок ПАО «ТрансКонтейнер» по видам сообщений и операционные показатели эффективности

Прочные позиции ПАО «ТрансКонтейнер» на внутреннем рынке стабилизировали потоки в кризисный год. В 2010 г. объем контейнеров, перевезенных ПАО «ТрансКонтейнер» на фитинговых платформах, сократился на 24.2% с рекордных уровней, зафиксированных в 2009 г., до 1 098 ДФЭ. При этом доля компании в суммарном контейнерном объеме в России сократилась с 59% до 57%. Контейнерные перевозки по международным маршрутам заметно пострадали от кризиса, вместе с тем

прочные позиции ТрансКонтейнера на внутреннем рынке сыграли роль стабилизирующего фактора: объем внутренних перевозок сократился на 18.5%, тогда как международных – на 34%.

В 2010 г. ПАО «ТрансКонтейнер» использовал более гибкую политику ценообразования, адаптируясь к снижению грузооборота и стремясь сохранить клиентскую базу. Компания ввела скидки для заказчиков и продлила сроки платежей, что позволило поддержать объем перевозок, но негативно отразилось на рентабельности компании. В 3 квартале 2010 г. ПАО «ТрансКонтейнер» пересмотрел приоритеты в ценообразовании и в пользу наиболее эффективных видов бизнеса. Это привело к временному сокращению контейнерного объема и рыночной доли из-за агрессивной ценовой политики конкурентов.

В 2011 г. ПАО «ТрансКонтейнер» восстановил свои позиции на рынке на фоне экономического подъема и притока клиентов, находящихся в поиске высококачественных услуг. Объемы перевозок компании выросли на 9.5% в сравнении с 2009 г. и составили 1 202 тыс. ДФЭ.

Железнодорожные контейнерные перевозки подвижным составом ПАО «ТрансКонтейнер» в первом полугодии 2022 г. составили 654 тыс. ДФЭ, что на 18,3% выше аналогичного периода 2011 г. Рост в основном был обусловлен увеличением перевозок в международном сообщении, в то время как внутренние перевозки в первом полугодии 2022 г. выросли на 13,4% до 379 тыс. ДФЭ.

Компания продолжает развивать перевозки с использованием термоизолированных контейнеров (термос-контейнеров). В таких контейнерах перевозятся соки (более 60%), а также пиво, напитки, вина, молочные и другие пищевые продукты. В 2022 году объем погрузки грузов в термос-контейнерах на подвижной состав Компании увеличился на 16% и составил 13,9 тыс. ДФЭ., что составляет около 3% от суммарной погрузки контейнеров на подвижной состав Компании.

Показатели операционной эффективности. Перевозки всех клиентских контейнеров подвижным составом ПАО «ТрансКонтейнер» и перевозки груженых контейнеров оплачиваются клиентом и генерируют доходы. При перевозках собственных контейнеров Компании в порожнем состоянии железнодорожный тариф ПАО «РЖД» оплачивается Компанией – такие перевозки генерируют расходы Компании. В 2022 году объем перевозок собственных порожних контейнеров Компании составил 333 тыс. ДФЭ. При этом доля таких перевозок в общем объеме перевозок контейнеров подвижным составом Компании снизилась с 30% в 2010 году до 28% в 2022 году.

Основные показатели операционной эффективности компании в 2023 г. демонстрировали положительную динамику. Низкий коэффициент порожнего пробега фитинговых платформ – 8, 8% по сравнению с другими видами ж/д перевозок (примерно 34% у полувагонов и 100% для железнодорожных нефтяных цистерн для перевозки нефтяных продуктов) обусловлен разными возможностями использования ж/д платформ и расчетом порожнего пробега (платформа с пустым контейнером считается груженой).

В результате работы Компания по организации ускоренных контейнерных поездов, доля контейнеров, перевезенных подвижным составом ПАО «ТрансКонтейнер» в составе ускоренных контейнерных поездов, выросла до 22% по сравнению с 12% годом ранее. В 2023 году контейнерными поездами с использованием подвижного состава Компании было перевезено 267 тыс. ДФЭ по сравнению с 126 тыс. ДФЭ годом ранее. Это положительно сказалось на средней оборачиваемости парка Компании. Так, средний оборот платформ в 2023 году снизился до 14,2 суток по сравнению с 15,7 суток годом ранее, а в 4 квартале 2022 года достиг 13,4 суток.

Компания ПАО «ТрансКонтейнер» является единственным в России сетевым железнодорожным контейнерным оператором, представленным во

всех основных административных центрах страны. Сеть продаж охватывает всю территорию Российской Федерации. По состоянию на 31 декабря 2022 года на территории России Компания имеет 149 офисов продаж (включая центральный офис продаж в Москве), по сравнению со 146 офисами продаж годом ранее.

В 2023 году, помимо ежегодно пролонгируемых договоров на транспортно-экспедиторское обслуживание, Компания заключило более 60 000 новых договоров. На долю 10 крупнейших клиентов в 2023 г. приходилось 23% клиентских платежей, при этом крупнейший клиент – Volkswagen – обеспечил 5% всех клиентских платежей.

Политика ПАО «ТрансКонтейнер» направлена на обеспечение выхода на конечных клиентов, заинтересованных в получении услуг интегрированной логистики. В 2023 г. доля конечных клиентов в общей структуре клиентской базы агентства составила 38% по сравнению с 36% годом ранее. Вместе с тем, принимая во внимание географический охват деятельности и потенциал роста спроса на транспортировку грузов в контейнерах, Агентство продолжает развивать партнерские отношения с экспедиторскими компаниями как в России, так и за рубежом.

В структуре перевозок по товарным группам преобладают комплектующие для автомобильных производств (13,6%), продукция химической промышленности (13,1%), бумага (10,4%), пищевые продукты (9,4%).

В компании работают 4,5 тыс. человек, а 17 филиалов в различных регионах России охватывают всю сеть российских железных дорог. В настоящее время ПАО «ТрансКонтейнер» продолжает последовательно решать поставленные задачи по оптимизации логистики российских контейнерных перевозок на базе собственных филиалов на всех 17 российских железных дорогах и 47 терминалах во всех грузообразующих центрах России.

На долю ПАО «Трансконтейнера» в первом полугодии 2022 года приходилось около 63% общего объема железнодорожных перевозок, в том

числе 33% составляют внутренние перевозки, 27% – транзитные, 20% – экспортные, 20% – импортные (рис. 6).

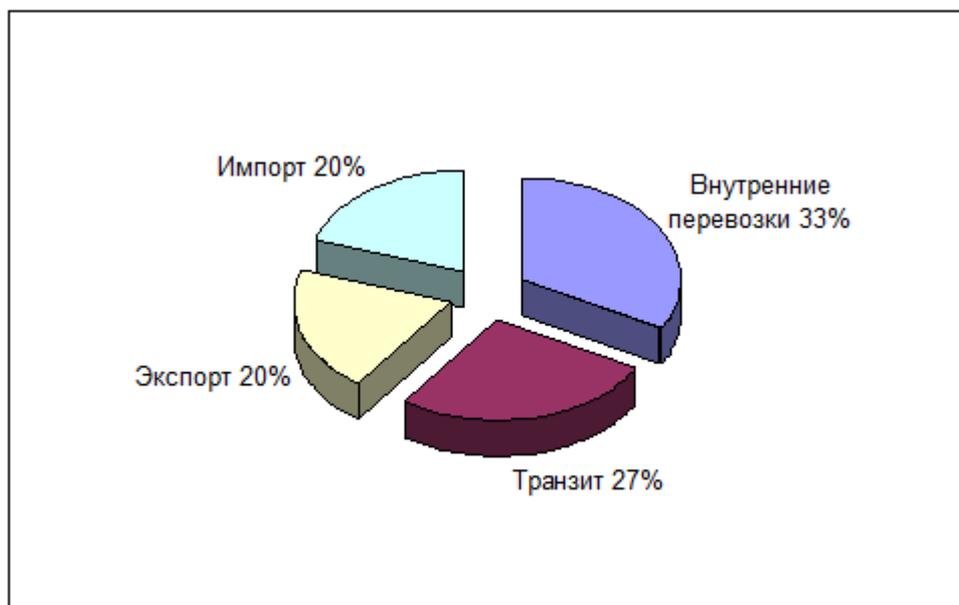


Рис. 6 – Объём контейнеропотоков по основным маршрутам

В настоящее время ПАО «ТансКонтейнер» оперирует парком подвижного состава в 23,8 тыс. платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров, что составляет около 70% общего количества собственного специализированного подвижного состава, в том числе 15700 ед. 60-футовых платформ, 7600 40-футовых платформ, 500 ед. – 80-футовых платформ (рис. 7).

Парк крупнотоннажных контейнеров, находящихся в оперативном управлении ПАО «ТансКонтейнер», достигает 47700 ед. При этом 42200 ед. – это 20 – футовые контейнеры и 5500 ед. – 40 – футовые контейнеры (рис.8).

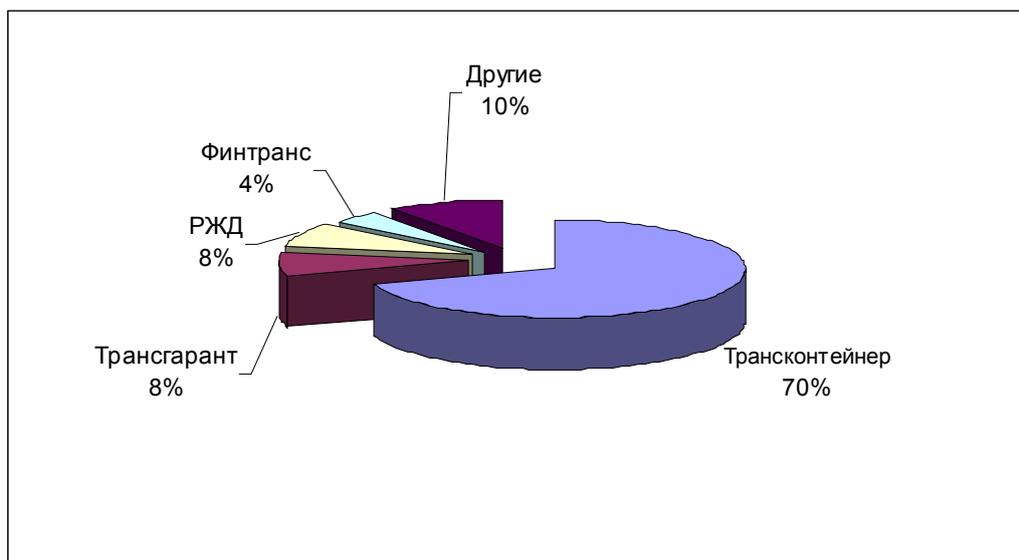


Рис. 7 – Структура парка платформ ПАО «ТрансКонтейнер»

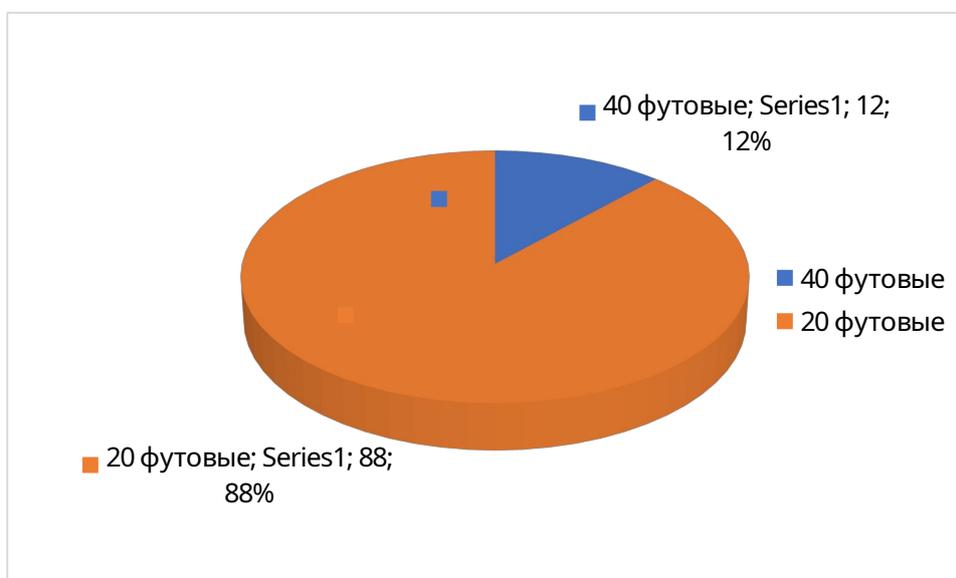


Рис. 8 – Структура парка контейнеров ПАО «ТрансКонтейнер»

По оценкам специалистов, в настоящее время рынок контейнерных перевозок в России характеризуется как стремительно развивающийся. В 2022 году выручка ПАО «ТрансКонтейнер» составила 20,2 млрд. рублей, что на 50,6% больше, чем в 2021 году. При этом чистая прибыль компании выросла на 75% и составила 2,7 млрд. рублей. Активы компании по состоянию на 31 декабря 2022 года составили 26,9 млрд. рублей, что на 32,6% выше суммы активов годом ранее. Объем перевозок собственным подвижным составом вырос в 2022 году на 15,3% по сравнению с 2021 годом

и составил 1,5 млн. TEU. Из них 629 тыс. TEU было перевезено в международном сообщении, что превышает прошлогодние показатели на 32,2%.

По оценкам экспертов, в текущем году оборот российского контейнерного рынка увеличится и в ближайшие годы темпы роста оборота контейнеров на российском рынке едва ли замедлятся. К 2022 – 2023 годам внешнеторговый контейнерооборот России прогнозируется на уровне 7 – 8 млн. TEU в год. Основными факторами, определяющими объем контейнерных перевозок в России, являются темпы роста экспорта и импорта в РФ, а также уровень их контейнеризации.

На сегодняшний день российский рынок контейнерных перевозок имеет хороший потенциал роста и по праву является одним из самых инвестиционно–привлекательных сегментов российской экономики. В порту открыта зона таможенного контроля, работают погрузчик и кран, способный перерабатывать 20 – 25 контейнеров в час. Этих мощностей для существующих объемов работ хватает. В дальнейшем планируется расширять спектр перевозимых грузов, поскольку с контейнерами работают почти все отрасли.

3. Разработка мероприятий по повышению эффективности функционирования ПАО «ТрансКонтейнер»

3.1 Перспективы развития компании ПАО «ТрансКонтейнер» на Российском рынке

Для реализации конкурентной стратегии ПАО «ТрансКонтейнер» и выполнения стратегических целей и задач составим прогноз развития компании ПАО «ТрансКонтейнер» до 2023г., по данным экспертных оценок

рассчитаем долю компании на Российском рынке железнодорожных перевозок, определим перспективы и направления развития. Так же представил прогнозные финансовые показатели Компании.

По оценкам «ТКБ Капитал» средний темп роста компании ПАО «ТрансКонтейнер» в период 2011г. – 2023г. составит 8%. Расширение контейнерного парка и повышение эффективности 2010–2023гг. парк ISO–контейнеров увеличится на 51% до 114,8 тыс. ДФЭ. благодаря росту числа контейнеров и оптимизации структуры самого парка. Количество фитинговых платформ увеличится на 30% до 31,3 тыс. площадок (или до 92,5 тыс. ДФЭ). Повышение эффективности операций приведет к восстановлению показателей грузооборота в 2011–2013гг. до докризисного уровня и стабилизации в ближайшие несколько лет. По мнению консалтинговой компании ТКБ «Капитал» Компания ПАО «ТрансКонтейнер» увеличит долю на российском рынке контейнерных перевозок до 58% и завоюет лидерство по темпам роста.

По оценкам Инвестиционной Компании ООО «ЛенМонтажСтрой», темп роста российского контейнерооборота в период 2011–2023гг. составит 11,05%, что объясняется историческими значениями роста контейнерооборота, средний темп роста которого в 2001–2010гг. составил 10,77%. По мере развития российской железной дороги железнодорожные контейнерные перевозки будут забирать часть морских перевозок, средний темп роста которых составил за тот же период 11,33%.

При построении модели, ООО «ЛенМонтажСтрой» опирались на данные операционной и финансовой отчетности ТрансКонтейнера, а также на прогнозы роста рынка железнодорожных перевозок. Потенциальные угрозы, такие как рост конкуренции на рынке перевозок контейнеров при вступлении в ВТО и государственное регулирование доходной части тарифов перевозчиков, а также существенное изменение налогового и таможенного законодательства расцениваются, как маловероятные, поэтому при

прогнозировании бизнеса ПАО «ТрансКонтейнер» эти факторы не учитывались.

По оценкам Инвестиционной Компании «ЛенМонтажСтрой» доля ПАО «ТрансКонтейнер» будет постепенно расти и к 2023г. на рынке железнодорожных перевозок России составит 62%. По оценке аналитиков инвестиционной компании ООО «Атон» доля ПАО «ТрансКонтейнер» на рынке железнодорожных контейнерных перевозок России к 2023г. составит 58%. Базовый, оптимистичный и пессимистичный прогнозы самой компании ПАО «ТрансКонтейнер» представлены на рисунках:

По сценариям ПАО «ТрансКонтейнер» доля рынка компании к 2023г. составит 66% (оптимистичный прогноз при значительной увеличении контейнеризации) до 62% (по более пессимистичному сценарию) от общего объема железнодорожных контейнерных перевозок по сети РЖД.

Обобщим прогнозируемые данные консалтинговых компаний и компании ПАО «ТрансКонтейнер» и определим долю ПАО «ТрансКонтейнер» к 2023 г.:

- ТБК Капитал – 58%;
- Инвестиционная компания «ЛенМонтажСтрой» – 62%;
- Инвестиционная компания «Атон» – 58%;
- ПАО «ТрансКонтейнер» (базовый сценарий) – 64%.

На основе приложенных данных можно сказать, что доля ПАО «ТрансКонтейнер» на Российском рынке контейнерных перевозок к 2023г. составит не менее 60%.

Наращивание объемов перевозок и рост эффективности - приоритетные задачи компании. Стратегия развития ПАО «ТрансКонтейнер» предусматривает увеличение объемов транспортировки с учетом расширения парка.

Компания также делает ставку на увеличение доли услуг с высокой добавленной стоимостью, таких как комплексные логистические решения и интермодальные контейнерные перевозки, что будет способствовать

эффективности бизнеса и улучшению рентабельности. Расширение клиентской базы за счет развитой сбытовой сети позволит ПАО «ТрансКонтейнер» завоевать большую долю рынка и сохранить своё лидерство.

По данным компании ПАО «ТрансКонтейнер» значительные инвестиции пойдут на расширение бизнеса и повышение эффективности. По данным компании ПАО «ТрансКонтейнер» и экспертным оценкам, значительные инвестиции пойдут на расширение бизнеса и повышение эффективности.

Суммарные капитальные затраты ТрансКонтейнера оцениваются в размере 34 млрд. руб. (за вычетом НДС) в 2011–2023гг. Эти инвестиции планируется направить на расширение парка и пропускной мощности терминалов.

Приобретая фитинговые платформ и контейнера, компания укрепляет свои позиции, подтверждая роль лидера в железнодорожных перевозках в России. Расширение пропускных возможностей терминалов позволит увеличить объем интегрированных услуг, основной акцент будет сделан на терминалах в ключевых регионах с целью разгрузить транспортные узлы.

Согласно инвестиционной программе компании, а также оценкам по выводу устаревшего парка, ожидается, что компания увеличит парк фитинговых платформ – с 24,255 за 2010 до 31,265 в 2023г. Устаревший транспорт будет заменен новым, что позволит компании сократить расходы на ремонт и обслуживание, в то время как изменение структуры парка повысит эффективность использования железнодорожных платформ. «ТрансКонтейнер» намерен увеличить долю 80-футовых фитинговых платформ, демонстрирующих лучшую эффективность. Средний возраст фитинговых платформ уменьшится с 17,3 лет по итогам 2010г. до 12,6 лет в 2023г., в то время как ожидаемый срок службы фитинговых платформ составляет 32 года (продленный срок службы достигает 42 лет). В будущем меньший возраст подвижного состава сократит затраты на ремонтные работы

и техобслуживание. В ближайшие годы ТрансКонтейнер планирует наращивать долю 80-футовых контейнеров, увеличивая объемы импорта и повышая эффективность бизнеса в свете экономии на инфраструктурной и локомотивной составляющих тарифа.

Расширение контейнерного парка в соответствии с актуальными потребностями и структурой грузов. Структура типов контейнеров будет видоизменяться в зависимости от существующего на рынке спроса. Соответственно, компания намерена увеличить количество 40-футовых контейнеров – наиболее востребованных и задействованных в транспортировке легковесных полуфабрикатов (например, автокомплектов). Доля 40-футовых контейнеров в суммарном арке, в соответствии с инвестиционной программой компании, вырастет с 28% в 2010г. до 43% в 2023г. Часть 20-футовых контейнеров будет заменена новыми, однако увеличение их количества не предусмотрено. 20-футовые контейнеры используются для транспортировки легко - и тяжеловесной полуготовой продукции, а так же насыпных грузов. Замена и расширение парка снизит средний возраст контейнеров и, как следствие, уменьшит расходы на их ремонт и тех. обслуживание.

Таким образом, средний возраст КТК сократится с 10,6 лет в 1 полугодии 2022г. до 10,1 лет в 2023г. Компания увеличивает количество ISO-контейнеров как наиболее часто используемых, при этом акцент сделан на значительное увеличение доли 40-футовых контейнеров, которые предназначены для транспортировки легковесных готовых товаров преимущественно импортируемых в Россию.

Терминальные и агентские услуги. Негативный эффект на объемы перевалки грузов оказывает увеличение доли контейнерных перевозок операторами, обладающими собственным парком контейнеров, и постепенным списанием среднетоннажных контейнеров на металлолом. Кроме того операционные результаты контейнерных терминалов зависят от общего объема транспортировки в России, поскольку терминалы

ТрансКонтейнера имеют статус «общего пользования» и принимают контейнеры всех операторов рынка.

В ближайшем будущем ТрансКонтейнер расширит пропускную способность терминалов и повысит эффективность погрузочно-разгрузочных операций. Загрузка мощностей терминалов возрастет с 40% в 2021г. до 50% в 2023г. В дальнейшем уменьшение количества среднетоннажных контейнеров отрицательно скажется на коэффициенте загрузки терминальных мощностей.

ПАО «ТрансКонтейнер» планирует разнообразить спектр оказываемых на собственных терминалах услуг с высокой добавленной стоимостью. Помимо перевалки, оператор предлагает электрическую подзарядку рефрижераторных контейнеров, подготовку контейнеров к транспортировке в зимний период и крепление груза в контейнере. ТрансКонтейнер имеет склады временного хранения грузов на терминалах. Это услуги с высокой добавленной стоимостью, востребованные преимущественно импортерами. Стоимость таких услуг сравнительно мала, хотя в регионах круг компаний, оказывающих подобный сервис, весьма ограничен. Основными игроками на рынке являются компании, предоставляющие склады для временного хранения грузов на автомагистралях. В дальнейшем Компания планирует открыть еще семь складов на терминалах, что повысит ее привлекательность для импортеров.

Автомобильные контейнерные перевозки. Доставка «от двери до двери» и услуги «последней мили» – многообещающий бизнес. Эффективная система управления грузовым автотранспортом ПАО «ТрансКонтейнер» использует систему контроля за движением грузов в режиме реального времени для оптимизации маршрутов и эффективного использования грузового автотранспорта. Расширение парка 20 и 40-футовых контейнеров увеличит выручку ТрансКонтейнера от автоперевозок и будет способствовать развитию интегрированной логистики.

Коэффициент порожнего пробега снизится по мере роста экономики. Коэффициент порожнего пробега определяется как средний порожний

пробег, разделенный на совокупный пробег подвижного состава. В сегменте контейнеров коэффициент порожнего пробега равнялся 35,7% в первой половине 2023г. Прогнозируется снижение коэффициента порожнего пробега в сегменте фитинговых платформ до 7,8% и стабилизацию в сегменте контейнеров на уровне 32%.

Выручка ПАО «ТрансКонтейнер» формируется за счет продажи услуг по контейнерным перевозкам, интегрированных логистических услуг, операций на терминалах и услуг по перевозкам грузовым автотранспортом. Чистая выручка не включает оплату услуг третьих лиц, поскольку они вычитаются в равной доле как из выручки, так и из расходов. Основную часть выручки обеспечивают услуги по контейнерным перевозкам. Компания транспортирует грузы в собственных контейнерах или осуществляет перевозку грузов в контейнерах третьих лиц, но на собственных фитинговых платформах. Не смотря на немаловажную роль этих операций, их доля постоянно снижается и заменяется более эффективными видами контейнерных услуг. Вторая по значимости составляющая выручки – разработка интегрированных логистических решений и экспедирование грузов. В эту составляющую входят оплата услуг по транспортировке, терминальных услуг и услуг по грузовым автоперевозкам по сквозным тарифам за вычетом операций третьих лиц. Терминальные услуги и услуги по грузовым автоперевозкам – два других компонента выручки, частично интегрированных в комплексные логистические услуги, что обуславливает их снижающуюся долю.

Совокупный среднегодовой рост выручки прогнозируется на уровне 16,7% в 2010–2023гг. Ожидается, что выручка ТрансКонтейнера будет увеличиваться на 16,7% в среднем в год (CAGR) в 2010-2023гг. (или на 117% за весь период). Ключевые факторы роста выручки – расширение парка, изменение структуры выручки и повышение тарифов на перевозки на фоне экономического восстановления и оживления спроса на контейнерные перевозки. Обширная база активов ТрансКонтейнера позволяет оказывать

весь спектр услуг, что способствует увеличению клиентской базы и развитию долгосрочного сотрудничества с основными заказчиками. Скорректированная выручка на одну груженую единицу ДФЭ вырастет на 44% за прогнозный период ввиду повышения тарифов и увеличения доли высокодоходных услуг в структуре выручки.

Оцениваем чистые операционные затраты за вычетом расходов на услуги, оказываемые сторонними компаниями в рамках интегрированных логистических решений ТрансКонтейнера (они исключаются из совокупной выручки затрат). Чистые операционные расходы включают услуги по транспортировке и грузоперевозке, заработную плату персоналу и соответствующие выплаты, расходы на материалы, ремонт и обслуживание, износ и амортизацию и прочие расходы.

Прогноз финансовых показателей ПАО «ТрансКонтейнер» до 2023г по данным консалтинговых и инвестиционных компаний.

В 2022г. менеджментом ПАО «ТрансКонтейнер» определены стратегические цели Компании. Согласно проведенного финансового анализа деятельности ПАО «ТрансКонтейнер», по данным инвестиционных и консалтинговых компаний к 2023г., прогнозируются следующие результаты выполнения Стратегических целей компании:

Рост капитализации компании. Основными факторами роста капитализации «ТрансКонтейнер» в ближайшие годы станут:

- значительное увеличение активов компании и рост контейнеризации российских грузовых перевозок до мирового уровня;
- реформы в железнодорожной отрасли, направленные на повышение конкуренции между операторами рынка; реализация масштабной инвестиционной программы, направленной на повышение эффективности деятельности и конкурентоспособности; возможность участия в сделках по слиянию и поглощению в отрасли по мере либерализации рынка железнодорожных перевозок.

Собственный капитал компании 2022 г. составил 14 671 млн. руб. прогноз на 2023 г. – более 44 000 млн. рублей.

Рост выручки к 2023г. не менее, чем в 3 раза. (Без учета услуг соисполнителей по «сквозной ставке»);

Чистая выручка компании в 2022 г. составила 13 270 млн. руб., прогноз на 2023 г. более 35 000 млн. руб., рост 2,6 раз. Основной рост выручки ожидается от услуг интегрированной логистики.

Чистая прибыль компании 2022 г. составила 1 934 млн. руб., прогноз на 2023 г. 6 500 млн. руб. рост на 3,5 раза.

Повышение эффективности деятельности, обеспечивающей рост рентабельности собственного капитала к 2023 г. до 25%.

В ближайшие годы ожидается рост выручки и восстановление рентабельности. Прогнозируется, что совокупный среднегодовой рост чистой выручки «ТрансКонтейнера» составит 16,7% в 2011 – 2023 гг. Рентабельность по EBITDA в 2023–2024 гг. должна достичь докризисных 40% и удержаться на этом уровне в более долгосрочном периоде.

Рентабельность чистая по состоянию на 2022 г. составила 14,6%, прогноз на 2023 г. – 20%.

Рентабельность по EBITDA по состоянию на 2022 г. составила 33,9 %, прогноз на 2023 г. – 40%.

3.2 Разработка мероприятий по совершенствованию финансово-хозяйственной деятельности предприятия

Финансовая стратегия вопросы теории и практики формирования финансов, их планирования и обеспечения, решает задачи, обеспечивает финансовую устойчивость предприятия в рыночных условиях хозяйствования. Теория финансовой стратегии исследует объективные закономерности рыночных условий хозяйствования, разрабатывает способы и формы выживания в новых условиях подготовки и ведения стратегических финансовых операций.

Финансовая стратегия предприятия охватывает все стороны деятельности предприятия, в том числе оптимизацию основных и оборотных средств, распределение прибыли, безналичные расчеты, налоговую и ценовую политику, политику в области ценных бумаг.

Всесторонне учитывая финансовые возможности предприятия, объективно рассматривая характер внутренних и внешних факторов, финансовая стратегия обеспечивает соответствие финансово-экономических возможностей предприятия условиям, сложившимся на рынке продукции.

Задачи финансовой стратегии:

- исследование характера и закономерностей формирования финансов в рыночных условиях хозяйствования;
- разработка условий подготовки возможных вариантов формирования финансовых ресурсов предприятия и действий финансового руководства в случае неустойчивого или кризисного финансового состояния предприятия;
- определение финансовых взаимоотношений с поставщиками и покупателями, бюджетами всех уровней, банками и другими финансовыми институтами;
- определение способов проведения успешной финансовой стратегии и стратегического использования финансовых возможностей, новых видов продукции и всесторонней подготовки кадров предприятия к работе в рыночных условиях хозяйствования, их организационной структуры и технического оснащения;
- обеспечение эффективного вложения временно свободных денежных средств предприятия с целью получения максимальной прибыли;
- разработка способов подготовки выхода из кризисной ситуации, методов управления кадрами предприятия в условиях неустойчивого или кризисного финансового состояния и координация усилий всего коллектива на его преодоление.

Основываясь на проведенном ранее анализе финансового состояния ПАО «Трансконтейнер», можно предложить основные пути повышения финансовой устойчивости:

- увеличение собственного капитала;
- снижение внеоборотных активов;
- сокращение величины запасов до оптимального уровня.

Анализ ликвидности показал, что коэффициенты текущей и быстрой ликвидности были в пределах рекомендуемых значений, однако значение коэффициента абсолютной ликвидности было намного ниже нормативного. Для повышения абсолютной ликвидности необходимо увеличение наиболее ликвидных активов и уменьшение кредиторской задолженности.

Заключение

Интеграция логистических функций – залог успешного функционирования всей логистической цепи в целом. Применение методов логистического управления дает возможность предприятию повышать свои показатели в том числе и экономические, ведь цель любого предприятия – извлечение прибыли.

В первом разделе были рассмотрены сущность и содержание эксплуатационной работы, классификация системы показателей эксплуатационной работы, влияние качества эксплуатационной работы.

Во втором разделе рассмотрены основные цели и виды деятельности агентства, структура административного управления и оперативного руководства эксплуатационной работой, правовые вопросы организации деятельности станции. Была подробно расписана структура предприятия, факторы, оказывающие на деятельность предприятия непосредственное влияние. Были рассмотрены слабые и сильные стороны компании, а так же возможности и угрозы, которые позволили определить направления совершенствования логистической деятельности данной компании. Также был проведен финансовый анализ деятельности ПАО «ТрансКонтейнер».

В третьей главе были сделаны выводы по анализом и предложены пути решения выявленных проблем, а также на основании проведенного финансового анализа деятельности ПАО «ТрансКонтейнер», обоснованно можем сказать, что к 2023 г. компания в полной мере сможет реализовать наиболее привлекательную в транспортной логистике бизнес–модель «Вертикально-интегрированная, транспортно–логистическая компания, перевозчик контейнерных грузов и поставщик отдельных логистических услуг на территории Евразийского континента».

Список использованных источников

- 1 Большая энциклопедия железнодорожного транспорта. Том 4. – М.: «Железнодорожный транспорт». 2023. –821 с.
- 2 Бугулов, Э.Р. О построении автоматизированных аналитических систем на транспорте / Э.Р. Бугулов, В.П. Козлова, О.В. Осокин // Транспорт. Наука. Техника. Управление. – М., 2017. – № 6 (ВИНИТИ). – С. 18 – 21.
- 3 Голубева, Е.В. Информационное обеспечение работы диспетчера по портам (ДГП)» / Е.В. Голубева // Сб. науч. работ молодых ученых, аспирантов и докторантов: «Актуальные проблемы развития железнодорожного транспорта». – Ростов н/Д, 2020
- 4 3. – С. 60 – 63.
- 5 Голубева, Е.В. Стратегия и тактика перевозочного процесса / Е.В. Голубева, В.Н. Зубков // Вестник РГУПС. № 4. – 2019.
- 6 Голубева, Е.В. Совершенствование интермодальных перевозок в Южном регионе / Е.В. Голубева // Автореферат на соискание ученой степени кандидата технических наук, Ростов-на-Дону. – 2015. 20 с.
- 7 Голубева, Е.В. Повышение качества подготовки специалистов по запросам производства на основе принципов транспортной логистики / Е.В. Голубева, В.Н. Зубков, Е.А. Чеботарева // Тр. Ростовского государственного университета путей сообщения. – № 1 (2). – 2016. – С. 50 – 54.
- 8 Голубева, Е.В. Развитие системы логистического управления экспортными перевозками / Е.В. Голубева, В.Н.Зубков, Е.А. Чеботарева // Пятая Юбилейная Междунар. науч.-практ. конф.: «ТелекомТранс-2007». Ростов н/Д:РГУПС, 2017. – С. 322 – 327.
- 9 Голубева, Е.А. Логистические технологии формирования судовых партий на полигоне дороги / Е.В. Голубева, В.Н. Зубков, Е.А. Чеботарева // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2017. № 4. – С. 56–61.
- 10 Гордеев, А.И. Оптимизация подвода поездов и планирование погрузки экспортных грузов / А.И. Гордеев // Железнодорожный транспорт,

2006. – № 11 – С. 14–16.

11 Горлаков, Е.И. «Совершенствование работы Новороссийского транспортного узла»/ Е.И. Голаков // Железнодорожный транспорт, 2016. –№ 11. – С. 16–19.

12 Грехем, И. Объектно-ориентированные методы. Принципы и практика./ И. Грехем // – М.: Вильяме. 2020. – 880 с.

13 Грошев, Г.М. Прогнозирование и оценка эффективности создания и функционирования центров управления местной работой на отделениях [железных дорог](#) / Г.М. Грошев, О.А. Никифорова // Транспорт, наука, техника, управление, – 2020. – №9. – С. 33–37.

14 Грошев, Г.М. Оптимизация диспетчерского управления на железнодорожных полигонах на основе автоматизации в условиях структурной реформы / Г.М. Грошев // Автореферат на соискание ученой степени доктора технических наук. – С.-Петербург, 2017. – 48 с.

15 Гарин, В.М. Расчеты воздействия объектов транспорта на окружающую среду / В.М. Гарин, В.И. Сапрыкин, Т.А. Шатихина. - Ростов н/Д.: РГУПС, ч. I, II, 2018. - 66 с.

16 Гарин, В.М. Экология для технических вузов /В.М. Гарин, И.А. Кленова, В.И. Колесников. - Ростов н/Д.: Феникс, 2020. - 384 с.

17 Кириллова, А.Г. Современные технологии перевозок - контейнерные поезда / А.Г. Кириллова // Железнодорожный транспорт. –2021. –№ 2. - С.69-71.

18 Кузнецов, А.Б. Перспективы автоматизации контейнерных терминалов / А.Б. Кузнецов // Морские порты. –2021. –№ 9. - С. 50-55.

19 Парчевская, Л.В. Общие требования к оформлению дипломного проекта в области логистики и транспортного бизнеса / Л.В Парчевская, Б.А. Мамаева. – Ростов-на-Дону: ФГБОУ ВПО РГУПС, 2022. – 43 с.

20 Прудникова, В.П. Контейнер – как средство перевозки грузов: Учебное пособие / В.П. Прудникова. – Владивосток: МГУ им. адм. Г. И. Невельского, 2019. – 29 с.

Приложение А

Логистическая цепочка ПАО «ТрансКонтейнер»



Приложение Б

Структура ПАО «ТрансКонтейнер»

