

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
МАГНИТОГОРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. Г.И. НОСОВА

РЕФЕРАТ

«Формирование конкурентной среды на рынке железнодорожных услуг и результаты функционирования железнодорожного транспорта в условиях работы независимых транспортных компаний»

Студент (ка) (Ф.И.О.) _____ Бибиков Евгений Александрович _

Группа зГэ 21 1

по теме: **«Формирование конкурентной среды на рынке железнодорожных услуг»**

Научный руководитель:

(Ф.И.О., должность) _____ Грязнов М.В _____

Магнитогорск
2022

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1. ОСНОВЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

1.1 Обзор рынка пассажирских перевозок

1.2 Характеристика конкурентной услуги

ГЛАВА 2. МАРКЕТИНГОВАЯ, КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ПРЕДПРИЯТИЯ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

ВВЕДЕНИЕ

Целью прохождения производственной практики является: подготовка к написанию дипломного проекта, сбор материалов к дипломному проекту и получение практических навыков.

Задача производственной практики – используя знания по менеджменту, маркетингу и т. д., выявить позиции товара, оценить продукт предприятия-производителя и главных конкурентов, а также дать сравнительную характеристику эффективности фирм-конкурентов по отдельным элементам комплекса маркетинга.

Практические навыки играют определяющую роль в профессиональной деятельности любого специалиста. Чем больший опыт накоплен человеком по практическому использованию своих теоретических знаний тем более эффективна работа такого сотрудника. Подготовка к написанию дипломного проекта предусматривает изучение темы будущей работы, знакомство со всеми ее тонкостями и нюансами. Необходимо составить наиболее полное представление о предмете работы и хорошо ориентироваться в данном вопросе.

Сбор материалов к дипломному проекту является одной из составляющих подготовки к дипломному проектированию. На этом этапе ставится задача составить базу будущей работы, состоящую из нормативно-правовых актов, собственных наблюдений, материалов и информации используемых в работе фирмы. Кроме того, ставилась задача за время производственной практики ознакомиться с организацией, которая занимается пассажирскими и грузовыми перевозками.

Перестройка управления экономикой, переход к рыночным отношениям, использование различных форм собственности привели к соответствующему повышению роли учета и контроля. В настоящее время все организации, независимо от их вида и форм

собственности ведут бухгалтерский учет имущества, обязательств и хозяйственных операций согласно действующему законодательству и нормативным актам.

Железнодорожный комплекс исторически имеет особое стратегическое значение для России. Он является связующим звеном единой экономической системы и самым доступным транспортом для миллионов граждан. Без четкой работы железнодорожного транспорта сложно представить стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны.

Корпоративная структура ОАО «РЖД» включает в себя филиалы и представительства компании, дочерние и зависимые общества. ОАО «РЖД» является одной из самых крупных в мире железнодорожных компаний с огромными объемами грузовых и пассажирских перевозок, обладающей высокими финансовыми рейтингами, квалифицированными специалистами во всех областях железнодорожного транспорта, большой научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества. Обеспечить четкую работу не возможно без правильно и точно построенной системы бухгалтерского учета. Основная цель практики заключается в получении представлений о работе отдела маркетинга Северной железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

В процессе работы использованы учебные пособия и нормативные документы, как в рамках РФ, так и в рамках ОАО «РЖД».

ГЛАВА 1. ОСНОВЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Железнодорожный комплекс исторически имеет особое стратегическое значение для России. Он является связующим звеном единой экономической системы и самым доступным транспортом для миллионов граждан. Без четкой работы железнодорожного транспорта невозможна стабильная деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны. В 2007 году железным дорогам в России исполнилось 170 лет!

Открытое акционерное общество “Российские железные дороги” является одной из самых крупных в мире (входит в тройку лидеров) железнодорожных компаний с огромными объемами грузовых и пассажирских перевозок, обладающей высокими финансовыми рейтингами, квалифицированными специалистами во всех областях железнодорожного транспорта, большой научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества.

ОАО “РЖД” учреждено Правительством РФ – постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 года № 585 “О создании открытого акционерного общества “Российские железные дороги”. Создание компании было осуществлено в соответствии с постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384 “О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте” и является итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли.

1.1 Обзор рынка пассажирских перевозок

Обеспечение устойчивого функционирования железных дорог на рынке транспортных услуг требует дальнейшего развития и

внедрения новых задач и информационных технологий в сфере управления пассажирским комплексом. Определяя стратегию развития пассажирского железнодорожного транспорта России на ближайшую и отдаленную перспективу, МПС России приняло решение о широком внедрении и развитии на сети железных дорог электронных систем резервирования мест и продажи билетов «Экспресс». Функционирование систем в реальном масштабе времени, создание единой информационной базы для железных дорог позволяют АСУ «Экспресс», наряду с решением традиционных задач по резервированию и оформлению проездных документов, автоматизировать все основные процессы управления в пассажирском хозяйстве.

Российские железные дороги играют ведущую роль в обеспечении перевозок, выполняя 40 % внутреннего пассажирооборота. Решающее значение в освоении перевозок принадлежит Московской, Октябрьской и Северной железным дорогам, выполняющим 65 % объемов отправок от сетевого уровня. За последние 8 лет объем пассажирских перевозок, их материальная база претерпели существенные изменения. Прекращена поставка пассажирского подвижного состава за счет федерального бюджета, объемы его закупок значительно уменьшились, парк вагонов сократился в полтора раза, его износ составляет в среднем 50 %.

Парк пассажирских вагонов составляют вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров, и специальные. Первая группа включает типы вагонов: жесткие не купейные, жесткие купейные, мягкие, мягкие для международного сообщения. Вторая группа — специальные вагоны: почтовые, багажные, вагоны-рестораны, почтово-багажные. Вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров, составляют 88 % всего инвентарного парка, специальные — 12 %.

В Москве в декабре 2005г. состоялась торжественная

церемония открытия движения первого частного электропоезда, организованного ООО "Пассажирыские перевозки" для обслуживания маршрута Санкт-Петербург - Москва - Санкт-Петербург.

Запуск в эксплуатацию нового поезда способствует повышению как конкуренции на рынке пассажирских железнодорожных перевозок, так и конкурентоспособности железной дороги по сравнению с другими видами транспорта.

Данный электропоезд по уровню технической оснащённости, комфорта и безопасности соответствует мировым аналогам. Поезд оборудован исключительно сидячими местами и состоит из 6 вагонов первого класса и 5 вагонов второго класса. Время в пути составляет 8 часов 10 минут, но разработчики проекта надеются, что через некоторое время этот показатель сократится до шести с половиной часов.

Новый поезд ориентирован на пассажиров со средним доходом - цена на билеты составляет от 900 до 1700 рублей в зависимости от класса. Срок окупаемости проекта, по оценкам специалистов ООО "Пассажирыские перевозки", составит около шести лет.

Пассажирыоборот транспорта общего пользования по оценке в 2009 г. составил 395 млрд. пасс-км или 95% к уровню 2008 г. На железнодорожном и воздушном транспорте наблюдался рост пассажирыоборота.

Снижение пассажирыоборота произошло в основном на городском пассажирском транспорте (на трамвайном, троллейбусном и автобусном транспорте).

Причинами снижения объёмов перевозок на муниципальном транспорте в основном явились сокращение количества поездок льготных категорий граждан, уточнение транспортной подвижности льготных категорий пассажиров в результате введения единых социальных проездных билетов, сокращение парка трамваев, троллейбусов, автобусов большой и особо большой вместимости.

Утверждена Правительством и включена в состав ФЦП

"Модернизация транспортной системы России на период 2002-2010 гг." новая подпрограмма "Развитие экспорта транспортных услуг", предусматривающая реализацию комплексных масштабных инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства. Реализация подпрограммы "Развитие экспорта транспортных услуг" обеспечит согласованное развитие объектов транспортной инфраструктуры, повысит конкурентоспособность российских перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг, позволит получать дополнительные доходы в размере более 6 млрд. долларов США в год.

1.2 Характеристика конкурентной услуги

Первые автобусы появились в начале 20 в. Сравнительно широко распространились уже к началу 1-й мировой войны. В Москве регулярные линии автобусных перевозок были организованы в 1924 г. По назначению подразделяются на городские, междугородные (туристические), местного сообщения и общего назначения.

Городские автобусы имеют пассажирское помещение с несколькими дверями для входа и выхода, с ограниченным числом мест для сидения, с широким центральным проходом, с просторными «накопительными» площадками около дверей. Городские автобусы характеризуются способностью к интенсивному разгону, что обеспечивает относительно высокую среднюю скорость при частых остановках.

Пригородные автобусы имеют пассажирское помещение с уменьшенными центральным проходом и «накопительными» площадками, а за счет этого большее число сидений.

Междугородный Автобус Тула – Москва выполняет пассажирские перевозки. У междугородных автобусов в пассажирском помещении устанавливаются мягкие (спальные

сиденья). Автобусы оборудуются отоплением и вентиляцией, а некоторые холодильным шкафом и туалетом. Конструкция таких автобусов должна обеспечивать движение с большой скоростью. Автобусы местного сообщения применяются для перевозки пассажиров по внутрирайонным и межрайонным маршрутам, преимущественно в сельских местностях. Современные электропоезда – надежное, экономичное и скоростное транспортное средство: расход электроэнергии менее 40 (Втч/тыс.км) при частых остановках, т.е. при больших затратах энергии на разгон и торможение. Электропоезд оборудован автомашинистом электрическими, магниторельсовыми и дисковыми электропневматическими тормозами.

В качестве конкурента я выбрала поезд-экспресс. Данный вид железнодорожного транспорта следует без остановок, что значительно сокращает время следования в пути. Поезд – экспресс имеет комфортабельные салоны с санитарным блоком.

ГЛАВА 2. МАРКЕТИНГОВАЯ, КОММЕРЧЕСКАЯ, ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ

В настоящее время не одно предприятие в системе рыночных отношений не может нормально функционировать без маркетинговой службы на предприятии. И полезность маркетинга с каждым моментом времени все возрастает. Это происходит потому, что потребности людей, как известно, безграничны, а ресурсы предприятия ограничены. Каждый субъект имеет свои индивидуальные потребности, удовлетворить которые не всегда качественно удается. К каждому необходим свой индивидуальный подход. Поэтому, в новых условиях выживает то предприятие, которое может наиболее точно выделять и улавливать разнообразие вкусов. Этому и способствует маркетинг.

Однако маркетинг услуг имеет отличия от маркетинга товаров. Специфика маркетинга услуг определяется особенностями

рынка услуг и характерными чертами самих услуг. На данном рынке организации достаточно трудно выделиться из ряда других, так как почти все компании предоставляют почти одинаковые услуги по разработке, регистрации, предварительному поиску и т.д. Основным отличием предоставляемых услуг является срок получения приоритетной справки и свидетельства или патента.

Такая ситуация сложилась потому, что законом установлено два срока регистрации – стандартный и ускоренный, которые существенно различаются по цене и величине государственной пошлины. Эти условия и высокое число патентных организаций в городе Москве (свыше 70 к середине 2000 г.) привели к высокой конкуренции и как следствие возрастанию роли маркетинга. По опыту фирмы наиболее успешной формой взаимодействия с потенциальными клиентами является участие в выставках. Это позволяет не только наиболее полно осветить весь спектр услуг фирмы, но и завязать личные знакомства, которые могут помочь сделать выбор в будущем, когда может возникнуть необходимость в данных услугах. Кроме этого применялось стимулирование сбыта путем установок скидок для клиентов, которые воспользовались услугами фирмы на выставке. Опыт по организации семинаров в рамках выставок оказался неудачным: их посещало очень небольшое число участников выставки, что возможно вызвано непониманием большинством предпринимателей значения ИС для коммерческой деятельности.

Маркетинг рынка пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте определяют как комплексную систему организации перевозочного процесса, ориентированную на более полное удовлетворение постоянно меняющегося спроса на транспортные услуги и повышение рентабельности отрасли.

В последние годы тема реформирования отрасли железнодорожных перевозок становится всё более актуальной. Создание прозрачной и эффективной бизнес-модели пассажирских

железнодорожных перевозок сейчас становится ключевым элементом реформы железнодорожного транспорта. Проблемы перекрестного субсидирования и отсутствие конкурентной среды в «пассажирском» секторе негативно влияют на систему железнодорожных перевозок в целом и в конечном итоге снижают конкурентоспособность всей экономики. Сейчас процесс реформирования пассажирских железнодорожных перевозок, наконец, перешел в практическую плоскость. С 1 июля 2006 года в структуре РЖД выделяется Федеральная пассажирская дирекция – прообраз будущей Федеральной пассажирской компании. Однако по многим аспектам реформы единой позиции у представителей правительства, депутатов и менеджмента РЖД до сих пор нет.

В каких объемах государство должно финансировать социальные перевозки? Какой баланс между бюджетными дотациями и тарифными поступлениями необходим для коренной модернизации подвижного состава и инфраструктуры пассажирских перевозок? Насколько применим зарубежный опыт реформирования пассажирского сектора к российским реалиям? Каковы механизмы формирования реальной конкуренции в отрасли? Без единого понимания этих вопросов со стороны государства и бизнеса реформа пассажирских железнодорожных перевозок будет продолжать буксовать, поэтому я и выбрал данную тему.

Степень изученности проблемы конкурентоспособности.

пассажирского транспорта занимались Б.Е. Марчук, Н.Н. Красильникова и многие другие специалисты в этой области. Но в связи с переходом всего хозяйственного комплекса России к рыночным условиям, железнодорожному транспорту пришлось преодолеть много сложностей на пути самоокупаемости. И если грузовые перевозки дают хорошую прибыль, то вопрос доходности пассажирских до сих пор требует проработки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведена оценка конкурентоспособности базовой услуги в сравнении с аналогами и анализ эффективности маркетинговой деятельности предприятия-производителя ОАО РЖД

Мои предложения по увеличению пассажирооборота и качеству обслуживания.

В борьбе за пассажира изготовителям электропоездов необходимо предусмотреть более комфортабельные салоны, в которых имеется санитарный блок, небольшой буфет, может быть даже «детский уголок» для маленьких пассажиров. Для входа и выхода на низкие платформы под каждым раздвижными дверями установить специальную ступеньку, которая выдвигается одновременно с открытием дверей.

На железнодорожном транспорте наблюдается рост пассажирооборота. А на городском транспорте произошло снижение пассажирооборота. Причинами снижения объемов перевозок на муниципальном транспорте в основном явились сокращение количества поездок льготных категорий пассажиров в результате введения единых социальных проездных билетов, сокращение парка автобусов большой вместимости.

Очень положительно должно сказаться введение АСУ «Экспресс – 3» (Автоматизированная система управления пассажирских перевозок). Целью ее разработки является дальнейшее развитие и совершенствование механизма управления пассажирскими перевозками на базе новых информационных технологий и автоматизированных комплексов, ориентированных на коммерческую эффективность транспортной продукции, маркетинговую стратегию, устойчивое функционирование

пассажирского хозяйства в условиях конкуренции с другими видами транспорта.

Министерство транспорта России с 2007 года начало покрывать убытки железнодорожных перевозок за счет средств федерального бюджета. До 2007года убыточность этого сектора покрывали грузовые перевозки.

Введение АСУ «Экспресс-3» и покрытие убытков от перевозок пассажиров без ущерба для самих пассажиров может реально поднять конкурентоспособность российского железнодорожного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Смирнов Э.А. Разработка управленческих решений: Учебник для вузов. М. 2001
2. Мескон М.Х. Основы менеджмента: Учебник. – М., 2000
3. Большаков А.С. Современный менеджмент: теория и практика. – СПб., 2002.
4. Герчикова И.Н. Менеджмент: Учебник. – 4-е изд., перераб. и доп. – М., 2004.
5. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник. – 4-е изд. - СПб., 2003.
6. Маркетинг: Учебник / Под ред. А.Н. Романова. – М., 2000.
7. Предпринимательство: Учебник./ Под ред. В.Я. Горфинкеля. - М., 2001.
8. Беляевский И.К. Маркетинговое исследование: информация, анализ, прогноз: Учеб. пособие. - М., 2002
9. Тренин Н.Н. Стратегическое управление: Учеб. пособие. – М., 2002.
10. Прокопчук Л.О. Стратегическое планирование: Конспект лекций. - СПб., 2001...
11. Виханский О.С. Стратегическое управление: Учебник. – М., 2002.
12. Валдайцев С.В. Антикризисное управление на основе инноваций: Учеб. пособие. - М., 2001
13. Крутик А.В. Антикризисный менеджмент: Учеб. пособие. – М., 2001.
14. Родионова И.В. Антикризисный менеджмент: Учеб. пособие. – М., 2001.
15. Инновационный менеджмент: Учебник для вузов / Под ред. С.Д. Ильенковой. - М., 1997
16. Розова Н.К. Управление качеством: Учеб. пособие. – СПб., 2002.