

О.Л. Быстрова, Е.А. Негодяев

¹Забайкальский институт железнодорожного транспорта – филиал Иркутского государственного университета путей сообщения, г. Чита, Российская Федерация

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВНЕДРЕНИЯ НОВОЙ МОДЕЛИ ОКАЗАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Аннотация. В статье рассмотрена новая модель оказания комплексной транспортной услуги за счет генерации различных управляющих функций организации перевозок грузов, которая может влиять на изменение качества оказываемых клиентам транспортных услуг, так и на стоимость транспортных услуг, зависит от себестоимости произведенной продукции и соответственно на конечную цену для потребителя.

Ключевые слова: транспортные услуги, экономический эффект, затраты, конкурентоспособность, себестоимость

O.L. Bystrova, Ye.A. Negodyayev

¹Zabaikal Railway Transport Institute – Branch of Irkutsk State Transport University, Chita, the Russian Federation

ECONOMIC ASPECTS OF INTRODUCING A NEW MODEL OF PROVISION OF TRANSPORT SERVICES

Abstract. The article considered a new model of providing an integrated transport service by generating various control functions for organizing cargo transportation, which can affect the change in the quality of transport services provided to customers, as well as the cost of transport services, depends on the cost of production and, accordingly, on the final price for the consumer.

Keywords: transport services, economic effect, costs, competitiveness, cost.

В современных условиях снижения темпов экономического развития и пропорционального сокращения грузовой базы актуализирована необходимость поиска новых путей исследования и создания стратегии более совершенного развития конкурентоспособности промышленных и производственных предприятий.

Продукцией транспортной отрасли в сфере грузовых перевозок является количество отправленных и перевезенных тонн груза от производителя к потребителю, при этом выполнение транспортных услуг увеличивает стоимость готовой продукции. Потребителя транспортных услуг интересует конечный результат, то есть поступление готовой продукции к его потребителю.

Все перевозки в России состоят из следующих категорий :

- внутренние перевозки промышленных и производственных предприятий;
- промышленные перевозки;
- региональные перевозки;
- межрегиональные перевозки;
- международные перевозки;
- транзитные перевозки.

Все указанные категории, при оказании транспортных услуг клиентам, тесно взаимосвязаны. На рисунке 1 представлена структура действующей модели оказания транспортных услуг.

В структуре модели транспортно-логистический бизнес занимает ведущее место, так как целевая направленность рынка грузовых перевозок в отечественной транспортной отрасли обеспечивает увеличение его эффективности и развития, как за счет конкурентного давления, так и за счет сохранения эффекта масштаба.

Большое количество транспортно-обеспечивающих и транспортно-логистических компаний в отрасли железнодорожных перевозок на начальном этапе формирования снижает

конкурентоспособность потенциальных перевозчиков на межрегиональных, международных и транзитных перевозках.

Для снижения добавленной стоимости готовой продукции требуется комплексное снижение себестоимости транспортных услуг, а для этого актуально необходимо интегративное повышение экономической результативности использования всех ресурсов транспортной отрасли, а именно: инфраструктурных, подвижного состава, в том числе тягового, трудовых и энергетических по видам транспорта.

Формирование новой структуры оказания комплексной транспортной услуги происходит поэтапно в каждой из категорий перевозок.

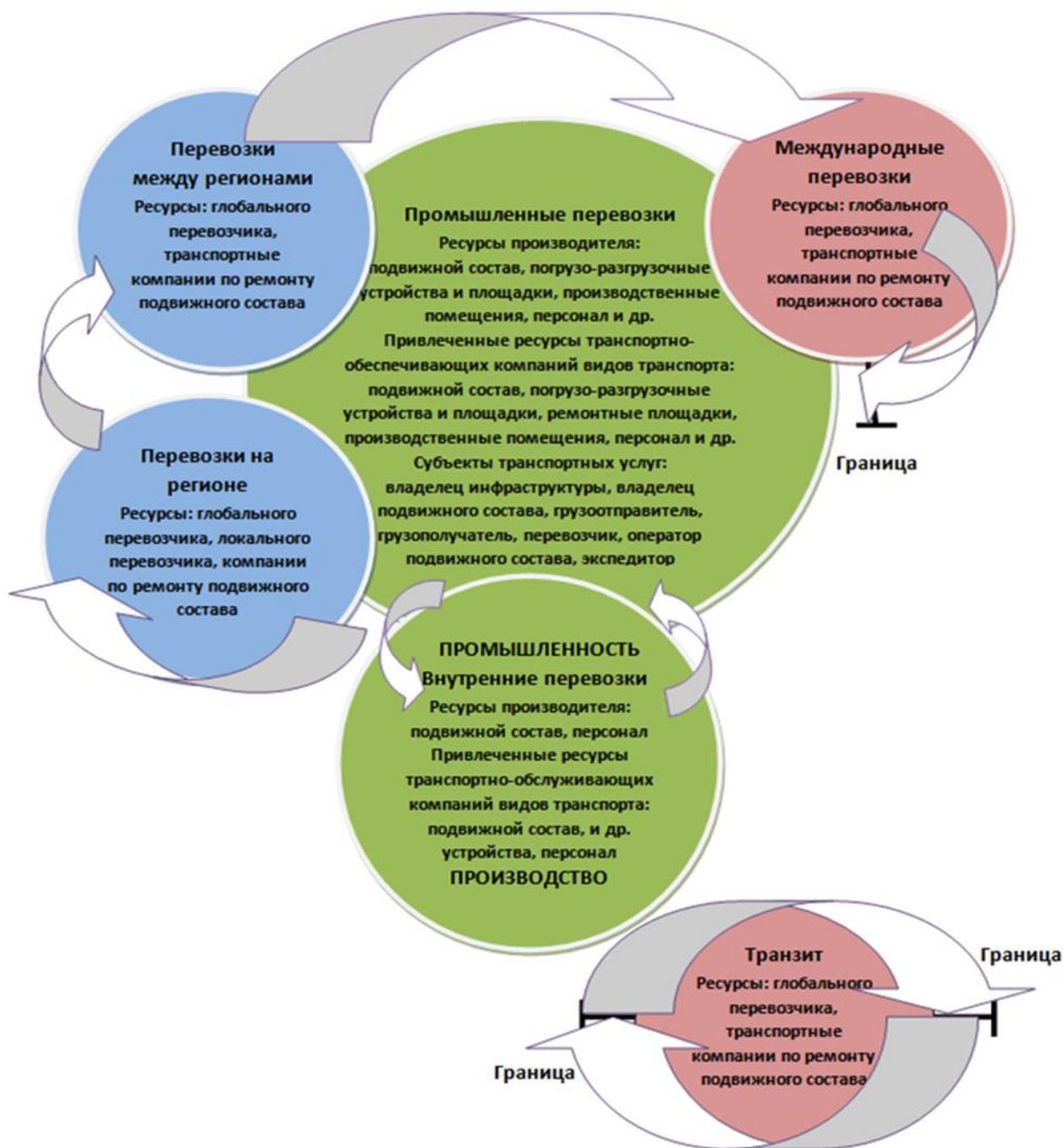


Рис. 1. Структура действующей модели оказания транспортных услуг

На рисунке 2 представлена пространственная структура новой целевой модели комплексной транспортной услуги на железнодорожном транспорте и этапы ее формирования. Модель раскрывает новые пути развития стратегии эффективной конкуренции.

При формировании целевой модели комплексной транспортной услуги использованы механизм интеграции и механизм адаптации в сочетании.

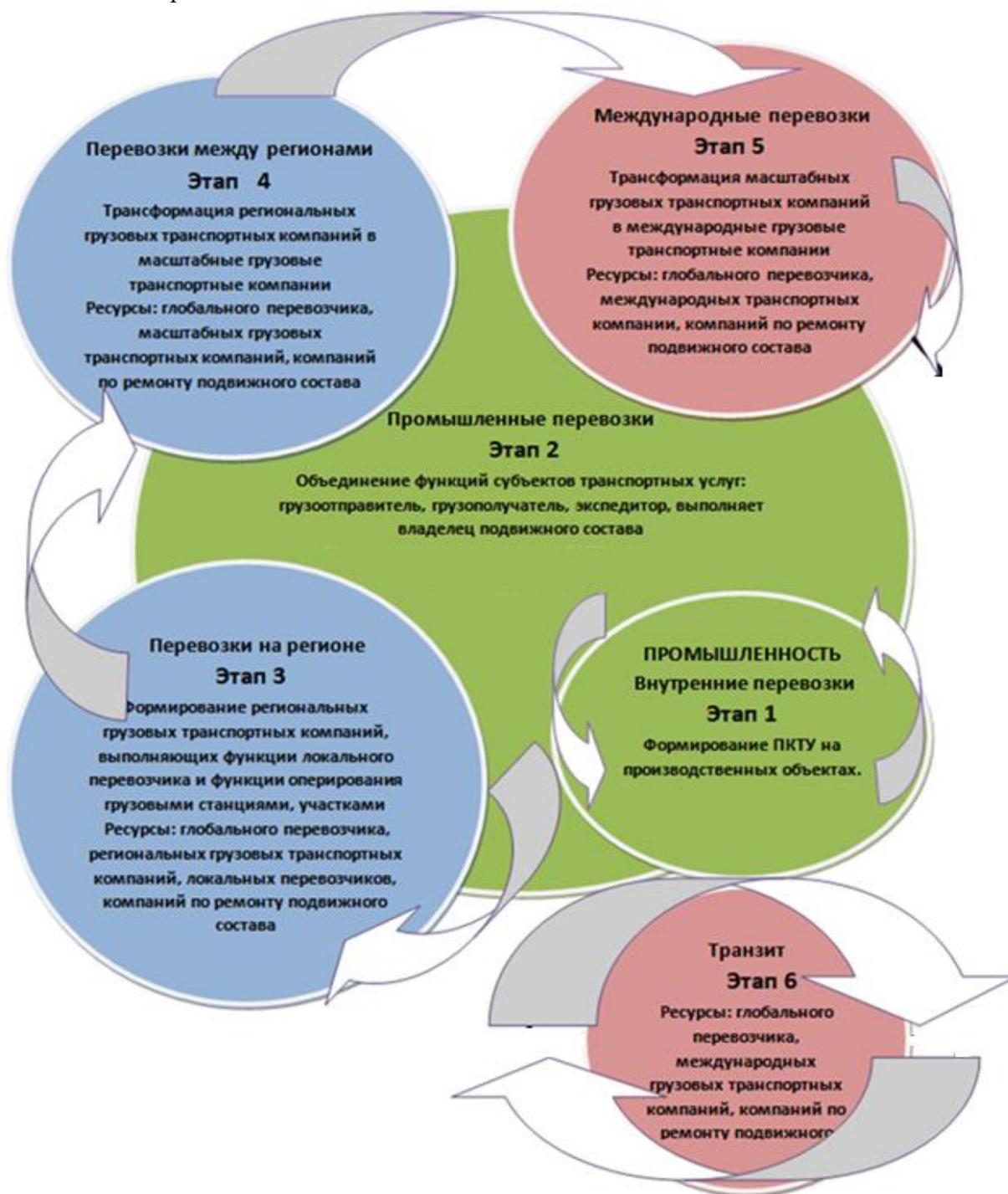


Рис. 2. Структура новой модели оказания комплексной транспортной услуги

Метод интеграции в развитии эффективной конкуренции направлен на укрепление бизнес-процессов между промышленными, производственными объектами и субъектами транспортных услуг, на укрепление взаимосвязей между различными видами транспорта и на укрепление международных взаимосвязей. Метод адаптации направлен на взаимное тех-

нологическое урегулирование взаимоотношений всех потребителей и участников транспортных услуг к изменяющимся внутренним и внешним условиям.

Новая модель оказания комплексной транспортной услуги за счет генерации различных управляющих функций организации перевозок грузов может влиять на изменение качества оказываемых клиентам транспортных услуг, так и на стоимость транспортных услуг, которая в свою очередь оказывает влияние на себестоимость произведенной продукции и соответственно на конечную цену для потребителя той или иной продукции.

Себестоимость продукции относится к числу важнейших качественных показателей, в обобщенном виде отражающих все стороны хозяйственной деятельности организации. Уровень себестоимости связан с объемом и качеством продукции, использованием рабочего времени, сырья, материалов, оборудования, расходом фонда оплаты труда.

Продукцией транспортной отрасли в сфере грузовых перевозок является количество отправленных и перевезенных тонн груза от производителя к потребителю, при этом выполнение транспортных услуг увеличивает стоимость готовой продукции.

Тариф за региональную перевозку входит в добавленную стоимость продукции и является показателем эффективности деятельности предприятия.

Стоимость готовой продукции, для клиента складывается из следующих расходов:

- рыночная цена продукции – фактическое количество денежных средств, которые покупатель готов отдать за приобретение конкретной продукции;
- тариф за перевозку – цена за услуги транспортных организаций, которая должна покрывать транспортные расходы.

Затраты на перевозку груза складываются из расходов на начально-конечные операции и расходов на его транспортировку.

Конечная стоимость готовой продукции определяется по формуле:

$$C = П_{общ} + Ц \times P \quad (1)$$

где Ц – цена единицы продукции, руб.

П – плата за перевозку, руб.

P – количество единиц продукции, шт.

Для сравнения вариантов рассматривается перевозка 1240 тонн щебня на одно расстояние, но с использованием разных моделей оказания транспортных услуг.

Таблица 1 - Сравнение вариантов перевозки грузов

Показатель	Старая схема оказания транспортных услуг	Новая схема оказания транспортных услуг	Абсолютное изменение, руб.	Относительное изменение, %
Плата за перевозку, руб.	503 381	440 458,5	-62922,5	-12,5
Цена единицы продукции, руб.	300	300	-	-
Количество единиц продукции, шт.	1240	1240	-	-
Конечная стоимость продукции, руб.	875381	812458,5	- 62922,5	-12,5

При сравнении вариантов перевозки груза используя старую и новую схему оказания услуг перевозки конечная стоимость продукции снизилась конечная стоимость продукции на 12,5 % за счет снижения доли транспортных расходов.

Новая модель оказания комплексной транспортной услуги, раскрывает новые пути развития стратегии эффективной конкуренции, укрепляет взаимосвязь различных видов транс-

порта и выводит железнодорожный транспорт на ведущие позиции в сфере оказания транспортных услуг.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. В.В. Зубков, Н.Ф. Сирина. Этапы формирования целевой модели комплексной транспортной услуги в сфере грузовых перевозок // Вестник ВНИИЖТ. 2018. Т. 77, № 6. С. 368–374
2. Рышков А.В. Анализ и оценка уровня конкуренции на транспорте: Учебное пособие. – М.: МИИТ, 2008. – 42 с.
3. Рышков А.В. Экономическая конъюнктура транспорта. - М.: МИИТ, 2008 - 130 с.

REFERENCES

1. V.V. Zubkov, N.F. Sirina Stages of the formation of the target model of integrated transport services in the field of freight transportation // Vestnik VNIIZhT. 2018.V. 77, No. 6. P. 368–374
2. Ryshkov A.V. Analysis and assessment of the level of competition in transport: a Training manual. - M.: MIIT, 2008 .-- 42 p.
3. Ryshkov A.V. Economic conditions of transport. - M.: MIIT, 2008 - 130 p.

Информация об авторах

Быстрова Ольга Леонидовна, к.э.н., зав. кафедрой «Экономика и управление» Забайкальский институт железнодорожного транспорта, г. Чита, bysto1977@yandex.ru.

Негодяев Евгений Александрович, студент гр. Э.9-15-1, Забайкальский институт железнодорожного транспорта, г. Чита.

Authors

Bystrova Olga Leonidovna, Ph.D., Head. Department of Economics and Management, Trans-Baikal Institute of Railway Transport, Chita, bysto1977@yandex.ru.

Negodyayev Evgeny Aleksandrovich, student gr. E.9-15-1, Transbaikal Institute of Railway Transport, Chita.

Для цитирования

Быстрова О. Л., Негодяев Е. А. Экономические аспекты внедрения новой модели оказания транспортных услуг [Электронный ресурс] / О. Л. Быстрова, Е. А. Негодяев // Молодая наука Сибири: электрон. науч. журн. – 2020. – № 3(9). – Режим доступа: <http://mnv.irgups.ru/toma/39-2020>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ. (дата обращения: 08.11.2020).

For citation

Bystrova O. L., Negodyayev E. A. *Ekonomicheskie aspekty vnedreniya novoj modeli okazaniya transportnyh uslug* [Economic aspects of introducing a new model of provision of transport services] *Molodaya nauka Sibiri: ehlektronnyj nauchnyj zhurnal* [Young science of Siberia: electronic scientific journal], 2020, no. 3. [Accessed 08/11/20].