**СОДЕРЖАНИЕ**

Введение

1. Характеристика транспортной отрасли Хабаровского края

2. Анализ внешней среды организации

3. Анализ внешней среды ОАО «Российские железные дороги»

3.1 Описание компании

3.2 Анализ среды прямого воздействия

3.3 Анализ среды косвенного воздействия

Заключение

Список использованной литературы

# **ВВЕДЕНИЕ**

Транспорт — особая сфера материального производства и самостоятельная отрасль народного хозяйства. С его помощью осуществляются связи внутри отраслей и между различными отраслями, внутри экономических районов и между ними, формируются межгосударственные связи. Транспорт — необходимое условие и материальная основа территориального разделения труда.

Влияние транспорта на развитие экономики проявляется в виде транспортных издержек, без учета которых нельзя обеспечить эффективное размещение производства. Транспортные затраты увеличивают стоимость продукции. Отношение суммарных транспортных издержек к полной стоимости продукции называют коэффициентом транспортной слагающей. Чем меньше этот коэффициент, тем более транспортабельна продукция, а следовательно, более свободно по отношению к потребителю могут размещаться производства.

Для разных видов продукции доля транспортных затрат в стоимости различна. Так, в стоимости топлива и строительных материалов она составляет более 50%, железной руды и лесоматериалов — до 20%.

Транспорт зависит от общего уровня развития производительных сил, от технического прогресса в общественном производстве.

Сравнительно велик удельный вес транспорта в важнейших народнохозяйственных показателях и в потреблении продукции других отраслей. Так, в валовом общественном продукте на долю транспорта и связи приходится 3,7%. В 1995 г. на транспорте было занято 6,5% общего числа занятых в экономике, а доля в основных производственных фондах страны составила 1/5. Транспорт ежегодно потребляет 8 — 10% электроэнергии, 17% — топлива, 25% — проката, 10% — пиломатериалов, произведенных в России.

Основные виды транспорта — железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный — образуют единую транспортную систему Российской Федерации. Современная структура транспортной сети сложилась под влиянием технико-экономических особенностей различных видов транспорта и экономико-географических особенностей нашей страны. В составе транспортной системы каждый вид транспорта имеет свои рациональные сферы применения. Формирование транспортной сети обусловлено рядом социально-экономических факторов: развитием и размещением хозяйства, городских поселений, направлением и мощностью основных транспортно-экономических связей, расположением крупных курортных и туристических объектов.

В целом по России на 1000 кв. км приходится 8,9 км железных дорог, в том числе общего пользования — более 5,1 км, внутренних судоходных путей — 49 км, автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием — 281 км, магистральных трубопроводов — 12,3 км.

Значение каждого вида транспорта в единой транспортной системе определяется прежде всего его долей в общем грузо- и пассажирообороте. Размер грузооборота зависит от уровня экономического развития страны или района, размещения производительных сил, комплексности развития района, концентрации производства, порайонного баланса производства и потребления.

**1. ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ**

Предприятиями всех видов транспорта перевезено 5165,5 тыс. тонн грузов, что на 13,7% больше, чем в январе-феврале 2004 года; грузооборот увеличился на 9,0%.

Таблица 1

Перевозки грузов и грузооборот транспорта общего пользования на коммерческой основе

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Январь-февраль 2004г. | Январь- февраль 2004г. в % к январю- февралю 2003г. | Февраль 2004г. в % к февралю 2003г. |
| Перевезено (отправлено) грузов предприятиями транспорта, тыс. тонн | 5165,5 | 113,7 | 145,6 |
| в том числе: |  |  |  |
| железнодорожного | 3136,3 | 108,3 | 110,3 |
| автомобильного | 1861,9 | 124,7 | в 3,2р |
| внутреннего водного | 166,2 | 108,5 | 97,4 |
| воздушного (транспортная авиация) | 1,1 | 110,0 | 120,0 |
| морского | - | - | - |
| Грузооборот предприятий транспорта, млн. ткм | 9446,1 | 109,0 | 113,6 |
| в том числе: |  |  |  |
| железнодорожного | 9100,8 | 108,7 | 113,5 |
| автомобильного | 69,4 | 159,6 | в 2,3р |
| внутреннего водного | 272,3 | 110,1 | 97,9 |
| воздушного (транспортная авиация) | 3,6 | 102,9 | 105,6 |
| морского | - | - | - |

На железнодорожном транспорте объем погрузки по сравнению с январем-февралем 2003 года увеличился на 8,3%.

Таблица 2

Объем погрузки основных видов грузов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Январь-февраль 2004 г. | Январь- февраль 2004г. в % к январю- февралю 2003г. | Февраль 2004г. в % к | |
| февралю 2003г. | январю 2004г. |
| Грузы, тыс. тонн | 3136,3 | 108,3 | 110,3 | 107,3 |
| из них: |  |  |  |  |
| каменный уголь | 470,3 | 85,9 | 81,0 | 89,7 |
| лесные грузы | 827,6 | 121,1 | 120,9 | 117,0 |
| нефть и нефтепродукты | 1283,2 | 116,2 | 118,4 | 105,0 |
| цемент | 22,9 | 56,8 | 53,6 | 120,2 |
| зерно и продукты перемола | 10,6 | 189,3 | в 2,2 р. | 125,5 |

Силами и средствами Ванинского морского порта переработано 940,8 тыс. тонн грузов, что на 9,7% больше, чем в январе-феврале 2003 года, из них 570,4 тыс. тонн - экспортных грузов, 94,3 тыс. тонн - импортных, 272,8 тыс. тонн - каботажных, 3,3 тыс. тонн – грузы, не связанные с морским грузооборотом.

Внутренним водным транспортом перевезено 166,2 тыс. тонн грузов, что на 8,5% больше, чем в январе-феврале 2003 года; грузооборот – увеличился на 10,1%.

На воздушном транспорте объем перевозок грузов с учетом нерегулярных авиаперевозчиков составил 1,1 тыс. тонн (на 10,0% больше, чем в январе-феврале 2003 года).

Таблица 3

Перевозки пассажиров крупными и средними организациями транспорта и пассажирооборот отдельных видов транспорта

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Январь-февраль 2004 г. | Январь- февраль 2004г. в % к январю- февралю 2003г. | Февраль 2004г. в % к | |
| февралю 2003г. | январю 2004г. |
| Перевезено пассажиров предприятиями транспорта, тыс. чел. | 43787,8 | 84,7 | 80,5 | 91,8 |
| в том числе: |  |  |  |  |
| железнодорожного | 1309,0 | 100,3 | 98,9 | 84,6 |
| автомобильного | 31371,2 | 79,6 | 74,4 | 89,4 |
| внутреннего водного | - | - | - | - |
| воздушного (на регулярной основе, транспортная авиация) | 84,8 | 110,4 | 111,2 | 88,0 |
| городской электрический (оценка) | 11022,8 | 100,6 | 100,6 | 100,0 |
| Пассажирооборот предприятий транспорта, млн. пасс.км | 803,4 | 100,3 | 96,6 | 88,3 |
| В том числе: |  |  |  |  |
| железнодорожного 1) | 253,5 | 108,4 | 105,0 | 93,5 |
| автомобильного | 236,2 | 83,3 | 78,5 | 90,9 |
| внутреннего водного | - | - | - | - |
| воздушного (на регулярной основе, транспортная авиация) | 269,3 | 111,5 | 109,5 | 79,8 |
| городской электрический (оценка) | 44,4 | 105,2 | 105,2 | 100,0 |

Таблица 4

Выполнение расписания движения городским пассажирским транспортом в январе-феврале 2003 года

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Фактически выполнено рейсов без нарушения расписания, единиц | Регулярность движения транспорта, в % |
| Автобусы, все сообщения | 255424 | 91,0 |
| из них: |  |  |
| внутригородские | 212803 | 90,0 |
| пригородные | 37510 | 96,5 |

На городских маршрутах автобусами не выполнено 20,2 тыс. предусмотренных расписанием рейсов (8,6%), на пригородных – 1,3 тыс. рейсов (3,3%). Регулярность движения автобусов на городских маршрутах составила 90,0%, на пригородных – 96,5%.

## Таблица 5

Сведения о дорожно-транспортных происшествиях в январе-феврале 2004 года

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Количество ДТП | | Погибло | | Ранено | |
| единиц | в % к январю-февралю 2003г. | человек | в % к январю- февралю 2003г. | человек | в % к январю- февралю 2003г. |
| Всего | 276 | 143,0 | 28 | 133,3 | 308 | 148,8 |
| в том числе с участием детей до 16 лет | 36 | 138,5 | 2 | 100,0 | 35 | 140,0 |

Удельный вес погибших в общем количестве пострадавших в январе-феврале 2003 года составил 8,3% (9,2% за соответствующий период 2003 года).



Таблица 6

Основные показатели деятельности крупных и средних организаций транспорта

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Январь 2004г. | Январь 2004г. в % к январю 2003г. |
| Оказано услуг по основной деятельности в фактических ценах, млн. руб. | 1940,4 | 119,8 |
| Средняя численность работающих, тыс. чел. | 51,0 | 98,2 |
| Сальдо прибылей (+) и убытков (-), млн. руб. | +4,1 | - |

Таблица 7

Финансовые результаты деятельности крупных и средних организаций транспорта на 1 феврале 2004 года

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Млн. рублей | В % к предыдущему месяцу |
| Дебиторская задолженность | 1387,8 | 89,6 |
| в том числе просроченная | 392,0 | 97,5 |
| Кредиторская задолженность | 2539,8 | 100,3 |
| в том числе просроченная | 948,5 | 96,3 |

Доля убыточных организаций в январе 2004 года составила 52,8% (в январе 2003 года –57,1%), сумма убытка этих предприятий –65,6 млн. рублей.

**2. АНАЛИЗ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ ОРГАНИЗАЦИИ**

Если говорить о числе внешних факторов, на которые организация вынуждена реагировать, то если на нее давят государственные постановления, частое перезаключение договоров с профсоюзами, несколько заинтересованных групп влияния, многочисленные конкуренты и ускоренные технологические изменения, можно утверждать, что эта организация находится в более сложном окружении, чем, положим, организация, озабоченная действиями всего нескольких поставщиков, нескольких конкурентов, при отсутствии профсоюзов и замедленном изменении технологии.

Подобным образом, когда речь идет о разнообразии факторов, организация, использующая всего несколько исходных материалов, нескольких специалистов и ведущая дела всего с несколькими фирмами своей страны, должна считать условия обеспечения менее сложными, чем организация, у которой эти параметры иные.

По показателю разнообразия факторов в более сложных условиях будет находиться организация, использующая многочисленные и разные технологии, претерпевающие более быстрое развитие, чем организация, которой все это не касается.

Среду прямого воздействия еще называют непосредственным деловым окружением организации.

Это окружение формирует такие субъекты среды, которые непосредственно влияют на деятельность конкретной организации.

Поставщики

Потребители

## Организация

Конкуренты

Законы и государственные органы

Профсоюзы

Рис. 1. Среда прямого воздействия.

С точки зрения системного подхода организация есть механизм преобразования входов в выходы. Главными разновидностями входов являются материалы, оборудование, энергия, капитал и рабочая сила. Поставщики обеспечивают ввод этих ресурсов. Получение ресурсов из других стран может бы выгоднее с точки зрения цен, качества или количества, но одновременно опасным усилением таких факторов подвижности среды, как колебания обменных курсов илиполитическая нестабильность.

Всех поставщиков можно разделить на несколько групп – поставщики материалов, капитала, трудовых ресурсов.

Некоторые организации зависят от непрерывного притока материалов, то есть здесь проявляется зависимость от цен, сроков, ритмичности, качества и т.д. Причем зависимость эта в последнее время возрастает с углублением разделения труда и развитием кооперации. Фирмы все более ориентируются на преимущественное приобретение комплектующих элементов у партнеров, а на самих фирмах выполняются лишь определенные операции, причем это характерно как для производственных, так и для фирм, работающих в сфере услуг. Поэтому можно говорить о возрастании усиления их зависимости от поставщиков и в дальнейшем. Вместе с тем, в отношениях между фирмами-покупателями и фирмами-поставщиками происходят изменения, базирующиеся на японской системе субподряда, организации эффективной системы поставок. При этом поставщикам передаются дополнительные полномочия и ответственность, как в области проектирования, так и области производства продукции, что позволяет говорить уже об управлении поставщиками.

Для роста и процветания фирме нужны не только поставщики материалов, но и капитала. Таких потенциальных инвесторов несколько: банки, программы федеральных учреждений по предоставлению займов, акционеры и частные лица, акцептующие векселя компании или покупающие ее облигации.

Адекватное обеспечение рабочей силой нужных специальностей и квалификации необходимо для реализации задач, связанных с достижением поставленных целей, т. е. для эффективности организации как таковой. Без людей, способных эффективно использовать сложную технологию, капитал и материалы, все перечисленное имеет мало проку.

Многие законы и государственные учреждения влияют на организации. Каждая организация имеет определенный правовой статус, являясь единоличным владением, компанией, корпорацией или некоммерческой корпорацией, и именно это определяет, как организаций может вести свои дела и какие налоги должна платить.

Организации обязаны соблюдать не только федеральные и штатные законы, но и требования органов государственного регулирования. Эти органы обеспечивают принудительное выполнение законов в соответствующих сферах своей компетенции, а также вводят собственные требования, зачастую также имеющие силу закона.

Дополнительно усложняют дело регулирующие постановления местных органов власти, число которых также множится. Почти все местные сообщества требуют от предприятий приобретения лицензий, ограничивают возможности выбора места для ведения дела, облагают предприятия налогами, а если речь идет об энергетике, системах телефонной связи внутри штата и страховании, то и устанавливают цены. Некоторые местные законы модифицируют или усиливают федеральные нормы.

Все многообразие внешних факторов находит отражение в потребителе и через него влияет на организацию, ее цели и стратегию. Необходимость удовлетворения потребностей покупателей влияет на взаимодействия организации с поставщиками материалов и трудовых ресурсов. Многие организации ориентируют свои структуры на крупные группы потребителей, от которых они в наибольшей мере зависят.

Влияние на организацию такого фактора как конкуренция невозможно оспаривать. Недооценка конкурентов и переоценка рынков приводят даже крупнейшие компании к значительным потерям и к кризисам. Важно понимать, что потребители — не единственный объект соперничества организаций. Последние могут также вести конкурентную борьбу за трудовые ресурсы, материалы, капитал и право использовать определенные технические нововведения. От реакции на конкуренцию зависят такие внутренние факторы, как условия работы, оплата труда и характер отношений руководителей с подчиненными.

Факторы среды косвенного воздействия или общее внешнее окружение обычно не влияют на организацию также заметно, как факторы среды прямого воздействия. (рис. 2.)

Среда косвенного воздействия обычно сложнее, чем среда прямого воздействия. Поэтому при ее исследовании обычно опираются прежде всего на прогнозы. К основным факторам среды косвенного воздействия относятся технологические, экономические, социокультурные и политические факторы, а также взаимоотношения с местными сообществами.

Состояние экономики

Международные события

## Организация

Социокультурные факторы

Научно-технический прогресс

Политические факторы

Рис. 2 Среда косвенного воздействия

Технологияявляется одновременно внутренней переменной и внешним фактором большого значения. В качестве внешнего фактора она отражает уровень научно-технического развития, который воздействует на организацию, например, в областях автоматизации, информатизации и др. Технологические нововведения влияют на эффективность, с которой продукты можно изготавливать и продавать, на скорость устаревания продукта, на то, как можно собирать, хранить и распределять информацию, а также на то, какого рода услуги и новые продукты ожидают потребители от организации.

Состояние мировой экономики влияет на стоимость всех вводимых ресурсов и способность потребителей покупать определенные товары и услуги. Если, например, прогнозируется инфляция, руководство может счесть желательным увеличение запасов поставляемых организации ресурсов и провести с рабочими переговоры о фиксированной оплате труда с тем, чтобы сдержать рост издержек в скором будущем. Оно может также решить сделать займ, поскольку при наступлении сроков платежей деньги будут стоить дешевле и тем самым будут частично скомпенсированы потери от выплаты процентов. Если же прогнозируется экономический спад, организация может предпочесть путь уменьшения запасов готовой продукции, поскольку могут появиться трудности ее сбыта, сократить часть работников или отложить до лучших времен планы расширения производства.

Состояние экономики может сильно повлиять на возможности получения организацией капитала для своих нужд. Это, в основном, обусловлено тем, что федеральное правительство часто пытается сгладить последствия ухудшения экономической обстановки, регулируя налоги, денежную массу и ставку процента, устанавливаемую Федеральным резервным банком.

Любая организация функционирует по меньшей мере в одной культурной среде. Поэтому социокультурные факторы, в числе которых преобладают установки, жизненные ценности и традиции, влияют на организацию.

Социально-культурные факторы влияют на формирование спроса населения, на трудовые отношения, уровень заработной платы и на условия труда. К этим факторам относится и демографическое состояние общества.

Социокультурные факторы влияют также на продукцию или услуги, являющуюся результатом деятельности компании. От социокультурных факторов зависят и способы ведения своих дел организациями.

Некоторые аспекты политической обстановки представляют для руководителей организации особое значение. Один из них — настроения администрации, законодательных органов и судов в отношении бизнеса. Тесно увязанные с социокультурными тенденциями, в демократическом обществе эти настроения влияют на такие действия правительства, как налогообложение доходов корпорации, установление налоговых льгот или льготных торговых пошлин, требования в отношении практики найма и продвижения представителей национальных меньшинств, законодательство по защите потребителей, контроль цен и заработной платы, соотношение силы трудящихся и управляющих фирмой.

**3. АНАЛИЗ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ ОАО «Российские железные дороги»**

**3.1 Описание компании**

ОАО "РЖД" является крупнейшей компанией России, обеспечивающей 39% совокупного грузооборота (с учетом трубопроводного транспорта) и свыше 41% пассажирооборота.

Главные цели деятельности общества - обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Основными задачами общества являются:

1) оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, связанных с предоставлением этой инфраструктуры (ее элементов);

2) оказание услуг по предоставлению железнодорожных путей не общего пользования, принадлежащих обществу;

3) выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей не общего пользования;

4) перевозка пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе для государственных нужд, воинские и специальные железнодорожные перевозки;

5) оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги;

6) транспортировка грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего и необщего пользования;

7) погрузочно-разгрузочная деятельность на железнодорожных путях общего и не общего пользования;

8) сопровождение и охрана грузов в пути следования и на железнодорожных станциях;

9) оказание услуг по хранению грузов, в том числе находящихся под таможенным контролем, а также грузобагажа, багажа и ручной клади пассажиров;

10) транспортно-экспедиционная деятельность;

11) производство, текущее содержание и эксплуатация железнодорожного подвижного состава (в том числе пожарных поездов), контейнеров и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте;

12) оказание услуг по проведению планового и текущего ремонта, технического обслуживания вагонов, контейнеров и локомотивов, по проведению ремонта колесных пар, а также промывочно-пропарочных работ;

13) производство работ по ремонту электромашин, изготовлению электрощитов, электроосветительной аппаратуры и металлоконструкций;

14) оказание услуг по приемке железнодорожного подвижного состава и запасных частей к нему на вагоностроительных и вагоноремонтных заводах;

15) оказание услуг по разработке конструкторско-технологической документации, изготовлению и поставке технологического оборудования и его сервисному обслуживанию;

16) оказание услуг связи, информационных, маркетинговых, сервисных и других услуг;

17) строительство, техническое обслуживание и ремонт средств связи, включая линейные сооружения, системы и средства радиосвязи;

18) разработка автоматизированных информационных систем, систем, предназначенных для научных исследований, проектирования и управления, системных и прикладных программных средств;

19) техническое обслуживание и ремонт вычислительной и иной техники и используемого совместно с ней периферийного оборудования;

20) поставка (продажа) электрической, тепловой энергии, оказание услуг по электроснабжению, теплоснабжению, водоснабжению и водоотведению;

21) оказание услуг по осуществлению производственного контроля и надзора за устройством, изготовлением, монтажом, ремонтом и безопасной эксплуатацией подъемных механизмов и оборудования;

22) выполнение метрологических работ, изготовление и ремонт средств измерений;

23) выполнение работ по предупреждению и ликвидации пожаров, других аварийных и чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте, в том числе проведение аварийно-восстановительных работ;

24) оказание природоохранных услуг, в том числе услуг по осуществлению производственного экологического контроля;

25) выполнение работ и оказание услуг по защите государственной тайны, противодействию иностранным техническим разведкам и технической защите информации в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации;

26) ведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских, проектных, изыскательских, строительных, строительно-монтажных и ремонтно-строительных работ;

27) управление и распоряжение интеллектуальной собственностью общества;

28) производство и реализация продовольственных и промышленных товаров;

29) посредническая, торгово-закупочная и снабженческо-сбытовая деятельность;

30) хранение и реализация горюче-смазочных материалов;

31) информационная, рекламно-издательская и полиграфическая деятельность;

32) оказание услуг по воспроизведению аудиовизуальных произведений и фонограмм на любых видах носителей;

33) оказание консультационных услуг, в том числе связанных с компьютерными комплексами технических средств, программным, информационным обеспечением и обработкой данных;

34) перевозка грузов и пассажиров автомобильным транспортом;

35) выполнение работ по обеспечению промышленной безопасности опасных производственных объектов, эксплуатация и ремонт котлов и сосудов, работающих под давлением, трубопроводов, грузоподъемных средств и других технических средств;

36) оказание испытательными лабораториями общества услуг в области сертификации;

37) организация и эксплуатация логистических центров, а также создание интегрированной логистической документации и ее реализация на рынке транспортных услуг;

38) организация работы детских железных дорог и проведение профессионально-ориентационной работы среди молодежи;

39) деятельность по распространению лекарственных средств и изделий медицинского назначения;

40) медицинская деятельность;

41) фармацевтическая деятельность;

42) образовательная деятельность;

43) строительство, эксплуатация, технический надзор и ремонт объектов социально-культурного, спортивно-оздоровительного и коммунально-бытового назначения, проведение образовательной, культурно-массовой и спортивно-оздоровительной работы, осуществление экскурсионно-туристического и гостиничного обслуживания, организация отдыха и санаторно-курортного лечения;

44) предоставление коммунально-бытовых услуг;

45) производство и реализация строительных конструкций и изделий, нерудных строительных материалов, лесозаготовка, деревообработка, заготовка, переработка и реализация металлолома;

46) эксплуатация горных производств и объектов;

47) производство маркшейдерских работ;

48) хранение и применение взрывчатых материалов промышленного назначения;

49) оказание инжиниринговых услуг;

50) проведение выставок и презентаций;

51) внешнеэкономическая деятельность, в том числе оказание услуг на железнодорожном транспорте общего пользования в международном сообщении, осуществление сотрудничества с иностранными организациями железнодорожного транспорта, привлечение в установленном порядке к сооружению объектов железнодорожного транспорта иностранных организаций.

Общество вправе осуществлять помимо перечисленных также другие не запрещенные законодательством Российской Федерации виды деятельности.

Виды деятельности, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации подлежат лицензированию, осуществляются обществом при наличии соответствующей лицензии.

**3.1 Анализ среды прямого воздействия**

Текущую рыночную ситуацию можно охарактеризовать следующим образом:

- рост российской экономики ежегодно увеличивает спрос на перевозки;

- доля рынка, регулируемого государственными тарифами снижается;

- современные стандарты перевозок требуют большей безопасности, качества, скорости;

- имеются уникальные возможности развития новых транспортных коридоров;

- нарастает конкуренция с альтернативными видами транспорта (70% железных дорог дублируются автомагистралями);

- усиливается конкуренция с независимыми перевозчиками: 1/3 вагонного парка в собственности независимых компаний; 21% перевозок осуществляется независимыми компаниями;

- высокий уровень износа основных средств компании.

ОАО «Российские железные дороги» особую роль отводит информационному обеспечению перевозочного процесса. Развитие международной электронной торговли через всемирную сеть Интернет предъявляет к транспорту дополнительные требования по ускорению товародвижения, объявлению более точных сроков доставки грузов.

На железных дорогах России разработан и успешно внедряется комплекс многоцелевых информационных технологий, позволяющих выполнять коммерческие и эксплуатационные процедуры грузовых перевозок на основе электронного обмена данными.

- Информационно-вычислительная система ДИСПАРК позволяет в режиме реального времени не только решать вопросы контроля над дислокацией вагонного парка на полигонах железных дорог России, СНГ и стран Балтии, но и оптимизировать управление грузопотоками;

- Информационно-вычислительная система ДИСКОН предназначена для управления контейнерными перевозками;

- Система электронной транспортной накладной ЭТРАН позволяет организовать перевозки грузов по безбумажной технологии;

- Системы взаимодействия припортовых станций и портов. Ими уже оборудованы станция Находка-Восточная и порт Восточный, станция и порт Новороссийск

Перспективные информационные системы и технологии транспортной логистики, которые будут внедряться в ближайшее время:

- Информационная интеграция на транспорте и в логистике на основе глобальных сетевых технологий для обеспечения глобального трансевразийского мониторинга движения грузов;

- Развитие сети высокоскоростных платных транспортных магистралей с дистанционными формами контроля;

- Совершенствование внутреннего и внешнего документооборота в транспортно-логистических компаниях и центрах на основе технологий интранет – экстранет;

- Формирование сети виртуальных транспортно-экспедиторских агентств и центров (VLC - Virtual Logistics Center) для организации отношений между клиентами и поставщиками логистических услуг (службы самозаказа);

- Технология Green Custom (Зеленый коридор), основанная на электронном документообороте (EDI - Electronic Data Interchange) позволит решить проблемы простоя транспорта на границах;

- Внедрение электронных форм контрактов и платежей за логистические услуги в закрытых и открытых коммерческих системах;

- Осуществление глобальной связи через сети российских железных дорог и взаимоувязанную сеть связи (ВСС) страны, включая мобильную связь;

- Информационная интеграция товаропроизводящих и обслуживающих компаний с потребителями на платформе IP-технологий.

Применение электронных технологий в логистике позволит сократить:

- время доставки грузов – на 20%;

- среднюю стоимость обработки товаротранспортных документов – на 50%;

- складские запасы – на 30%;

- суммарные затраты на транспортировку и хранение груза – на 10–15%.

**3.2 Анализ среды косвенного воздействия**

Государственное регулирование транспортной деятельности является объективной необходимостью.

В соответствии с программными документами правительства, транспорт является одним из секторов экономики, критичных с точки зрения удовлетворения общественных нужд и обеспечения устойчивого функционирования и развития экономического комплекса в целом.

В основу транспортной стратегии положен принцип разделения государственных задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций частными предпринимателями. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, усиливает свою роль как регулятора рыночных взаимоотношений, сохраняет ответственность за безопасность транспортного процесса, состояние транспортной инфраструктуры, предоставление транспортных услуг в секторах, где рынок еще недостаточно развит.

Участие государства в транспортной деятельности является в настоящее время, в целом, избыточным, как в сфере транспортного предпринимательства, так и в отдельных вопросах регулирования транспортной деятельности.

Экономической основой функционирования транспортной системы является конкуренция независимых операторов - поставщиков транспортных услуг и услуг транспортной инфраструктуры.

Государство должно прекратить участие в качестве предпринимателя на конкурентных рынках перевозочных транспортных услуг.

В части услуг инфраструктуры необходима коммерциализация ее использования, привлечение частных операторов к ее созданию и эксплуатации. В перспективе возможная поэтапная приватизация отдельных элементов транспортной инфраструктуры. В тех секторах, где приватизация невозможна, следует поощрять использование различных форм государственно-частного партнерства.

Федеральное законодательство должно предусматривать возможность применения в регионах дифференцированных социальных, экологических и иных нормативов**.**

При этом должны учитываться такие индивидуальные особенности отдельных регионов, как обеспеченность потребностей в транспортных услугах, показатели безопасности транспортного процесса, экологическая ситуация, загруженность транспортной инфраструктуры и т.д.

Железнодорожный транспорт общего пользования продолжает оставаться ведущим звеном транспортной системы России. Он не имеет экономической альтернативы при освоении значительных по объему стабильных потоков массовых грузов, доставляемых на средние и дальние расстояния. Железнодорожные перевозки призваны обеспечить основные грузопотоки экспорта сырья и продуктов его первичной переработки.

При выполнении экспортных перевозок массовых грузов на иностранные порты железнодорожный транспорт взаимодействует с отечественной портовой индустрией, и этот сегмент рынка в обозримом будущем потребует государственного регулирования. При выполнении грузовых перевозок на средние расстояния он конкурирует с автомобильным и внутренним водным транспортом.

При выполнении пассажирских перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт конкурирует с авиационным транспортом, на короткие и средние – с автомобильным.

Эффективность железнодорожного транспорта будет определяться темпами реализации реформы отрасли.

Основной хозяйствующей структурой железнодорожного транспорта общего пользования будет являться РАО РЖД. Эффективность отрасли будет повышаться по мере экономического и финансового обособления грузовых и пассажирских перевозок, выделения пригородных пассажирских перевозок в самостоятельные компании, а также вывода из состава хозяйствующей структуры объектов и видов деятельности, несвойственных транспортной отрасли.

Стабильность взаимодействия железнодорожного транспорта общего пользования с грузовладельцами, ускорение грузодвижения и снижение транспортных издержек во многом будут зависеть от эффективности организаций железнодорожного транспорта необщего пользования.

В целях комплексного решения проблем развития железнодорожного транспорта Правительством Российской Федерации в 2001 году была принята и начала осуществляться «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте». Реформирование федерального железнодорожного транспорта предусматривает поэтапное вхождение железнодорожного транспорта в рынок транспортных услуг, коммерциализацию отрасли, сокращение монопольного сектора на железнодорожном транспорте.

Целями структурной реформы на железнодорожном транспорте являются: повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития; формирование единой гармоничной транспортной системы страны; снижение совокупных затрат на перевозки грузов; удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.

Реформа осуществляется на принципах сохранения единой государственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления, государственного контроля за деятельностью железнодорожного транспорта; обеспечения управляемости, бесперебойности, устойчивости функционирования железнодорожного транспорта, безопасности движения поездов и экологической безопасности.

Для достижения поставленных целей на первом этапе структурной реформы необходимо обеспечить реализацию следующих задач:

- разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с одновременным выделением из монопольной структуры конкурентных видов деятельности;

- сохранение единой государственной сетевой производственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления;

- поэтапное прекращение перекрестного субсидирования пассажирских за счет грузовых, внутрироссийских за счет экспортно-импортных перевозок;

- совершенствование тарифной политики;

- дальнейшее развитие конкуренции в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров;

- недопустимость слияния предприятий, действующих в потенциально конкурентной среде, с предприятиями естественно-монопольного сектора;

- обеспечение гарантированного недискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава;

- выделение из сферы деятельности федеральных железных дорог объектов социально-бытового и другого назначения (кроме специализированных) для снижения непроизводственных издержек;

- обеспечение финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли, в том числе на основе введения раздельного финансового учета;

- осуществление мер, обеспечивающих повышение инвестиционной привлекательности системы железнодорожного транспорта;

- повышение материальной заинтересованности работников железнодорожного транспорта и обеспечение им социальной гарантий.

На первом этапе реформы необходимо осуществить разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности с одновременным выделением из монопольной структуры конкурентных видов деятельности.

На втором этапе реформы должны быть отработаны управленческие аспекты деятельности и взаимоотношений вновь образованных субъектов рынка с пользователями услуг и другими транспортными операторами.

На третьем этапе реформы может начаться решение задач разделения инфраструктуры железных дорог на ремонтный и эксплуатационный комплексы, преобразования компаний дальних пассажирских перевозок в открытые акционерные общества, 100% - ый пакет акций которых будет находиться в государственной собственности.

# **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Стратегия управления и развития компании построена таким образом, чтобы общество и государство в результате реформы получили:

- удовлетворение растущих требований экономики и общества в перевозках;

- повышение эффективности железнодорожного транспорта;

- снижение транспортной нагрузки на экономику.

В субъектах Федерации получит развитие опыт по созданию пригородных пассажирских компаний тех регионов, в которых уже обеспечена взаимная заинтересованность железной дороги и региональных администраций в осуществлении пригородных перевозок, а их окупаемость приближается к 100%. Назревшим является вопрос о появлении частных компаний по пассажирским перевозкам в дальнем следовании.

Реформа железнодорожного транспорта способствует долгосрочным гарантиям загрузки предприятий металлургии, машиностроения, других отраслей промышленности и создает условия для их модернизации.

Стратегические задачи ОАО "РЖД" на 2004 год:

1. Обеспечение технологической и финансовой устойчивости в условиях реформирования.



2. Полный переход на новую систему бюджетирования и казначейского исполнения бюджета.

3. Обеспечение экономической эффективности деятельности Компании и реализации Стратегической программы развития.

4. Безусловное обеспечение потребностей экономики в железнодорожных перевозках в рамках эффективной реализации программы Правительства Российской Федерации по реформированию железнодорожной отрасли.

5. Активная реализация мероприятий по структурной реформе и формированию условий для развития конкуренции в сфере перевозок и других не инфраструктурных видов деятельности.

6. Достижение утвержденных Правительством Российской Федерации и Советом директоров компании производственных финансово-экономических и инвестиционных показателей.

7. Создание условий для долгосрочного развития компании и ее технического перевооружения.

8. Повышение качества и расширение номенклатуры услуг, комплексное стимулирование увеличения спроса на железнодорожные перевозки, привлечение дополнительных объемов перевозок и новых клиентов, разработка и реализация новых видов транспортных услуг и технологий обслуживания.

9. Дальнейшее совершенствование учетной и налоговой политики, бюджетирования и управленческого учета.

10. Повышение инвестиционной привлекательности ОАО "РЖД" и его дочерних обществ, подготовка к формированию с 2005 года источников инвестиций и капитальных вложений, достаточных для расширенного воспроизводства основных фондов.

11. Разработка экономически обоснованного плана создания дочерних и зависимых обществ и обеспечение эффективного управления, прибыльности и "прозрачности" результатов их деятельности.

12. Разработка и переход на новые технологии управления кадровым потенциалом, повышение социальной защищенности работников, формирование корпоративной культуры и нового менталитета работников компании, подкрепленного эффективной мотивацией, консолидация персонала для реализации стратегических задач компании.

# **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Большой экономический словарь / Под ред. А.Н. Азрилияна. - М.: Ин-т экономики, 1994.
2. Боумэн К. Основы стратегического менеджмента. - М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997.
3. Виханский О. С. Стратегическое управление. - М.: Гардарика, 1999.
4. Герчикова И.Н. Менеджмент. - М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997.
5. Гольдштейн Г. Я. Основы менеджмента. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2003.
6. Гольдштейн Г. Я. Стратегический менеджмент. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 1995.
7. Кабаков В. С., Шатрова Е. В. Стратегия предпринимательства. – СПб.: СПбГИЭА, 1996.
8. Мескон М., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента. – М.: Дело, 2000.
9. Орлов А. И. Менеджмент. – М.: Знание, 1999.
10. Предпринимательство / Под ред. В. Я. Горфинкеля, Г.Б. Поляка. – М.: ЮНИТИ, 1999.
11. Ребрин Ю. И. Основы экономики и управления производством. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2000.
12. Стратегии бизнеса / Под ред. Г. Б. Клейнера. – М.: КОНСЭКО, 1998.
13. Томилов В. В., Крупанин А. А. Экономико-организационные основы предпринимательства. – СПб.: СПбУМ, 1996.
14. Томпсон А.А., Стрикленд А.Дж. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии / Пер. с англ. под ред. Л. Г. Зайцева, М. И. Соколовой. - М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998.
15. Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг. - М.: ЗАО "Бизнес-школа "Интел-Синтез", 2000.