# **Структура перевозок по уровню доходности**

**2013**

**Вернуться в каталог готовых дипломов и магистерских диссертаций –**

[**http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml**](http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml)

# **Введение**

К 2012 году в Российской Федерации на железнодорожном транспорте сформировался конкурентный рынок услуг. Основной задачей этого рынка является создание условий для гармоничного развития железнодорожного транспорта.

Ключевыми особенностями рынка транспортных услуг являются:

 невещественный характер транспортной продукции, как и всякой услуги (невозможность накопить «про запас», совпадение процессов производства и реализации и т. п.);

 пространственная разъединенность полигонов реализации транспортных услуг, их не взаимозаменяемость, что ограничивает внутриотраслевую (на одном виде транспорта) конкуренцию;

 всеобщность и массовость транспортного рынка в обществе, его монополизм;

 роль железнодорожного транспорта на транспортном рынке в значительной мере зависит от его универсальности, производительности, размещения коммуникаций, уровня технической оснащенности, провозной и пропускной способности, стоимости, удобства и безопасности перевозок. Эти показатели характеризуют объем и качество предложений транспортных услуг;

 спрос же на них по грузовым перевозкам формируют общественно необходимые потребности в материальном обмене. Соотношение спроса и предложения на транспортные услуги по видам транспорта определяет уровень участия каждого из них в работе транспортной системы и одновременно является стимулом их развития.

Важным принципом современного рынка является ориентация на конечный результат. В этом свете главное не экономия затрат, а оказание услуги наивысшего качества, соответствующего требованиям и (или) желаниям потребителя. Такое качество, как правило, требует увеличения затрат. Однако в связи с ростом спроса на такие услуги, увеличением количества продаж (тем более и с несколько большей ценой), прибыль производителя может даже возрасти, потребитель получит более долговечный качественный товар (экономя, таким образом на частоте покупок) или наиболее полную и желанную услугу.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

В силу особенностей рынка транспортных услуг любая транспортная компания должна оценивать свою конкурентную позицию, а именно: четко выделять свой сегмент перевозок, определять ценовой диапазон работы с клиентами, использовать свои возможности для расширения деятельности и увеличения объема перевозок.

Для оценки положения на транспортном рынке компаний, работающих в сфере перевозки грузов, используется приведенная ниже методика. Каждая компания должна применять данную методику для того, чтобы успешно развиваться и не потерпеть крах.

Более детальное описание каждого метода приведено в соответствующих разделах проекта.

# **1. Конкуренция на железнодорожном транспорте в сфере грузовых перевозок**

## **1.1 Общая информация, условие задания и исходные данные**

С 2003 года доля вагонов приватного парка в общем парке (вагоны, находящиеся в собственности ОАО «РЖД» и железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии, вагоны операторов) постоянно увеличивается. Особенно большие изменения в структуре собственников вагонов происходят, начиная с 2007 года.

По прогнозам министерства экономического развития РФ в случае отсутствия негативных тенденций в развитии экономики доля приватного парка вагонов должна достичь порядка 96% от общего парка вагонов.

Если оценивать грузы, перевезенные за период с 2009 по 2012 гг., по типам и видам грузов, то среди всей номенклатуры грузов, перевозимых железнодорожным транспортом России, можно выделить следующие макрокатегории: каменный уголь; кокс; нефтяные грузы; руда (черных и цветных металлов); сами черные металлы; лесной груз; минерально-строительный груз; удобрения; зерно и хлебные продукты, и прочие грузы.

На фоне роста доли приватного парка в общем парке вагонов происходит и общий структурный сдвиг в объемах перевозимых грузов. В 2010 году существенно изменилась структура перевозок грузов по абсолютным величинам (табл. 1.1 и 1.2), по объемам перевозимых грузов (табл. 1.3), по видам грузов (по принадлежности подвижного состава (табл. 1,4)), по импортным (табл. 1.5) и по транзитным перевозкам (табл. 1.6).

**Задание**

Проанализировать рынок импортных перевозок каменного угля железнодорожным транспортом.

Для этого на основании данных табл. 1.1 нужно составить следующие таблицы: «Структура импортных перевозок по объемам, в%, за 2009-2012 гг.» (табл. 1.2), «Структура импортных перевозок, в%, по видам грузов (по принадлежности подвижного состава) за 2009-2012 гг.» (табл. 1.3), «Динамика импортных перевозок черных металлов по принадлежности подвижного состава за 2009-2012 гг.» (табл. 1.4), «Сводные данные по импортным перевозкам черных металлов в вагонах холдинга "РЖД" за 2009-2012 гг.» (табл. 1.5). Полученные таблицы необходимо дополнить графиками.

Оцените уровень конкуренции каждой группы собственников подвижного состава по типам перевозимых грузов. Дайте аналитический комментарий по динамике изменения перевозок.

Таблица 1.1. Структура экспортных перевозок грузов, тыс тонн, за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | | | | | |
| Наименование типа грузов | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду иным компаниям | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | Вагоны иных собственников | | ИТОГО |
|  |  | ВСЕГО | Вагоны ОАО «РЖД» | Вагоны ДЗО ОАО «РЖД» | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО |  |  | Всего | Приватные (российских собственников) |  |
| Черные металлы | 2009 | 16 829,90 | 8 544,50 | 6 664,90 | 1 620,50 | 772,4 | 888,3 | 13 116,10 | 12 994,40 | 31 606,70 |
|  | 2010 | 10 722,80 | 856 | 9 803,30 | 63,5 | 141,1 | 847,1 | 17 803,60 | 17 559,90 | 29 514,50 |
|  | 2011 | 11 044,50 | 881,7 | 10 097,40 | 65,4 | 145,3 | 872,5 | 18 337,70 | 18 086,70 | 30 400,00 |
|  | 2012 | 11 375,80 | 908,1 | 10 400,40 | 67,3 | 149,7 | 898,7 | 18 887,80 | 18 629,30 | 31 312,00 |
| ВСЕГО | 2009 | 180 685,60 | 66 872,30 | 91 279,60 | 22 533,70 | 1 637,10 | 6 280,00 | 195 376,80 | 179 032,10 | 383 979,50 |
|  | 2010 | 133 907,70 | 10 524,70 | 122 780,00 | 469,6 | 856 | 8 079,20 | 250 290,80 | 232 592,50 | 393 133,70 |
|  | 2011 | 137 925,00 | 10 840,40 | 126 463,40 | 483,7 | 881,7 | 8 321,60 | 257 799,50 | 239 570,30 | 404 927,70 |
|  | 2012 | 142 062,70 | 11 165,60 | 130 257,30 | 498,2 | 908,1 | 8 571,20 | 265 533,50 | 246 757,40 | 417 075,60 |

## **1.2 Оценка уровня конкуренции между собственниками подвижного состава на рынке грузовых железнодорожных перевозок**

Таблица 1.2. Структура экспортных перевозок по объемам, в %, за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типа грузов | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду иным компаниям | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | Вагоны иных собственников | | Ср. знач. |
|  |  |  | | | |  |  |  | |  |
|  |  | ВСЕГО | Вагоны ОАО «РЖД» | Вагоны ДЗО ОАО «РЖД» | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО |  |  | Всего | Приватные (российских собственников) |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Черные металлы | 2009 | 9,31% | 12,78% | 7,30% | 7,19% | 47,18% | 14,14% | 6,71% | 7,26% | 13,99% |
|  | 2010 | 8,01% | 8,13% | 7,98% | 13,52% | 16,48% | 10,48% | 7,11% | 7,55% | 9,91% |
|  | 2011 | 8,01% | 8,13% | 7,98% | 13,52% | 16,48% | 10,48% | 7,11% | 7,55% | 9,91% |
|  | 2012 | 8,01% | 8,13% | 7,98% | 13,51% | 16,48% | 10,49% | 7,11% | 7,55% | 9,91% |
| ВСЕГО | 2009 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100,00% |
|  | 2010 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100,00% |
|  | 2011 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100,00% |
|  | 2012 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100,00% |

На основании табл. 1.2 можно сказать следующее: перевозки чёрных металлов занимают достаточно важное место в структуре экспорта с использованием железнодорожного транспорта. На 2012 год 9,91% всех экспортных перевозок приходился на чёрные металлы. Это конкурентный рынок, в котором с незначительным отрывом лидируют иные компании, взявшие вагоны ОАО РЖД в аренду. Объём перевозок этими собственниками составляют 16,48%. В промежуток между 2009 и 2010 годами более чем на 30% упал объем перевозок чёрных металлов перевозимых вагонами ОАО «РЖД», сданными в аренду, а у остальных собственников упал или возрос не значительно. Следовательно, огромная доля перевозок черных металлов стала осуществляться альтернативными видами транспорта.

Таблица 1.3. Структура экспортных перевозок, в %, по видам грузов (по принадлежности подвижного состава) за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типа грузов | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду иным компаниям | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | Вагоны иных собственников | | ИТОГО |
|  |  |  | | | |  |  |  | |  |
|  |  | ВСЕГО | Вагоны ОАО «РЖД» | Вагоны ДЗО ОАО «РЖД» | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО |  |  | Всего | Приватные (российских собственников) |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Черные металлы | 2009 | 53,25% | 27,03% | 21,09% | 5,13% | 2,44% | 2,81% | 41,50% | 41,11% | 100% |
|  | 2010 | 36,33% | 2,90% | 33,22% | 0,22% | 0,48% | 2,87% | 60,32% | 59,50% | 100% |
|  | 2011 | 36,33% | 2,90% | 33,22% | 0,22% | 0,48% | 2,87% | 60,32% | 59,50% | 100% |
|  | 2012 | 36,33% | 2,90% | 33,22% | 0,21% | 0,48% | 2,87% | 60,32% | 59,50% | 100% |
| ВСЕГО | 2009 | 47,06% | 17,42% | 23,77% | 5,87% | 0,43% | 1,64% | 50,88% | 46,63% | 100% |
|  | 2010 | 34,06% | 2,68% | 31,23% | 0,12% | 0,22% | 2,06% | 63,67% | 59,16% | 100% |
|  | 2011 | 34,06% | 2,68% | 31,23% | 0,12% | 0,22% | 2,06% | 63,67% | 59,16% | 100% |
|  | 2012 | 34,06% | 2,68% | 31,23% | 0,12% | 0,22% | 2,06% | 63,67% | 59,16% | 100% |

На основании табл. 1.3 можно сказать следующее: доля перевозок черных металлов, осуществлявшаяся вагонами, принадлежащими ОАО «РЖД» существенно снизилась в период между 2009 и 2010 годами, что в свою очередь повлекло увеличение доли перевозок иных собственников и ДЗО ОАО «РЖД»

Таблица 1.4. Динамика импортных перевозок каменного угля по принадлежности подвижного состава за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типов груза | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | | | | | Вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду иным компаниям | | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | | Вагоны иных собственников | | | | ИТОГО | |
|  |  |  | | | | | | | |  | |  | | Всего | | Приватные (росс. собственников) | |  | |
|  |  | ВСЕГО | | Вагоны ОАО "РЖД" | | Вагоны ДЗО ОАО "РЖД" | | Вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду ДЗО | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  |  | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % |
| Черные металлы | 2009 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
|  | 2010 | 10 722,80 | -36,29% | 856 | -89,98% | 9 803,30 | 47,09% | 63,5 | -96,08% | 141,1 | -81,73% | 847,1 | -4,64% | 17 803,60 | 35,74% | 17 559,90 | 35,13% | 29 514,50 | -6,62% |
|  | 2011 | 11 044,50 | 3,00% | 881,7 | 3,00% | 10 097,40 | 3,00% | 65,4 | 2,99% | 145,3 | 2,98% | 872,5 | 3,00% | 18 337,70 | 3,00% | 18 086,70 | 3,00% | 30 400,00 | 3,00% |
|  | 2012 | 11 375,80 | 3,00% | 908,1 | 2,99% | 10 400,40 | 3,00% | 67,3 | 2,91% | 149,7 | 3,03% | 898,7 | 3,00% | 18 887,80 | 3,00% | 18 629,30 | 3,00% | 31 312,00 | 3,00% |
| ВСЕГО | 2009 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
|  | 2010 | 133 907,70 | 74,11% | 10 524,70 | 15,74% | 122 780,00 | 134,51% | 469,6 | 2,08% | 856 | 52,29% | 8 079,20 | 128,65% | 250 290,80 | 128,11% | 232 592,50 | 129,92% | 393 133,70 | 102,38% |
|  | 2011 | 137 925,00 | 103,00% | 10 840,40 | 103,00% | 126 463,40 | 103,00% | 483,7 | 103,00% | 881,7 | 103,00% | 8 321,60 | 103,00% | 257 799,50 | 103,00% | 239 570,30 | 103,00% | 404 927,70 | 103,00% |
|  | 2012 | 142 062,70 | 103,00% | 11 165,60 | 103,00% | 130 257,30 | 103,00% | 498,2 | 103,00% | 908,1 | 102,99% | 8 571,20 | 103,00% | 265 533,50 | 103,00% | 246 757,40 | 103,00% | 417 075,60 | 103,00% |

На основании таблицы 1.4 можно сказать: данные 2009-2010 годов показывают снижение таких показателей, как перевозки м.с. грузов вагонами «РЖД», вагонами, сданными в аренду ДЗО и компаниям. Так как часть вагонов ОАО «РЖД» была распродана, всё большая часть экспортных перевозок совершается вагонами частных собственников, а также вагонами принадлежащими ДЗО.

Вывод: Средняя доля сегмента в структуре общего объема перевозок в 2012 году составила 9,91%, что на 4,08 п.п. меньше доли в 2009 году. Средняя доля холдинга «РЖД» в перевозках чёрных металлов сократилась на 16,92 п.п. и составляет 36,33% на 2012 год, это связано с передачей вагонов частным собственникам. Общие объемы экспортных перевозок чёрных металлов сократились, как и по холдингу (-5,454 млн. т.), так и по сети в целом (-0,294 млн. т.), следовательно, в 2012 году не были достигнуты докризисные объемы перевозок, хотя посети в целом сокращение не велико.

# **2. Структура перевозок по уровню доходности и по типам вагонов**

## **2.1 Общая информация, условие задания и исходные данные**

Существующий на рынке транспортных услуг парк вагонов можно разделить на приватный парк и инвентарный.

В соответствии с типологией парка вагонов выделяют: крытые вагоны, платформы, полувагоны, цистерны, хопперы-ЦМВ, минераловозы, окатышевозы, зерновозы, автомобилевозы, фитинговые и прочие. Среди прочих можно выделить думпкары, хопперы-дозаторы, специализированные платформы, рефрижераторы, термосы, транспортеры и т.д.

Существует парк специализированных вагонов: броневагоны; вагоны-рельсосмазыватели; вагоны-лаборатории; вагоны-дефектоскопы (магнитные и ультразвуковые); вагоны-весы; рельсошлифовальные вагоны; тендеры (в основном, музейный фонд РЖД); вагоны-сейфы; вагоны-прачечные; вагоны для перевозки контейнерных грузов с атомных электростанций (ВПКГАЭС); вагоны для перевозки отработанного ядерного топлива (ВПОЯТ); вагоны внутриобъектных транспортировок на атомных электростанциях (ВВТАЭС); вагоны-ледники (иногда их относят к термосам); вагонетки и т.д.

В структуре грузовых перевозок принято выделять высокодоходные, средне- и низкодоходные перевозки. Данное условное разделение связано с правилами тарификации на железнодорожном транспорте.

К *высокодоходным грузам* относят нефтяные грузы, черные металлы, металлические конструкции, цветные металлы (включая лом цветных металлов), химикаты различного назначения, бумагу, мясо и масло животного происхождения, рыбу и рыбопродукты, картофель и иные овощи также фрукты, сельскохозяйственные машины, автомобили, машины и оборудование, а также запасные части, метизы, различные продовольственные товары, животных, контейнерные грузы и прочие.

*Среднедоходными грузами* являются: лом черных металлов, удобрения, кокс каменного угля, лесные грузы, зерно, комбикорма, сахар и жмых.

К *низкодоходным грузам* относят гранулированные шлаки, огнеупоры, флюсы, торф и торфяную продукцию, соль, каменный уголь, руду железную и марганцевую, руду цветную и серное сырье, свеклу сахарную, горючие сланцы, цемент, строительные грузы, промсырье и формовочные материалы, импортные грузы.

**Задание**

Используя данные табл. 2.1 и 2.2 по объемам перевозок в зависимости от степени доходности, составьте таблицы по внутрироссийским и импортным перевозкам среднедоходных грузов по аналогии с табл. 1.2, 1.3, 1.4 и 1.5 и сопоставьте их.

Таблица 2.1. Структура экспортных перевозок по видам грузов, тыс. тонн, по принадлежности подвижного состава и по доходности за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| грузов | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | Вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду иным компаниям | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | Вагоны иных собственников | | ИТОГО |
|  |  |  | | | |  |  |  | |  |
|  |  | ВСЕГО | Вагоны ОАО "РЖД" | Вагоны ДЗО ОАО "РЖД" | Вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду ДЗО |  |  | Всего | Приватные (российских собственников) |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ВЫСОКОД-ОХОДНЫЕ ГРУЗЫ | 2009 | 54 026 | 11 171 | 41 087 | 1 769 | 785 | 1 627 | 114 602 | 106 109 | 171 040 |
|  | 2010 | 38 834 | 1 926 | 36 841 | 68 | 145 | 2 008 | 120 832 | 112 024 | 161 820 |
|  | 2011 | 39 999 | 1 983 | 37 946 | 70 | 149 | 2 069 | 124 457 | 115 385 | 166 674 |
|  | 2012 | 41 199 | 2 043 | 39 084 | 72 | 154 | 2 131 | 128 191 | 118 847 | 171 675 |
| ВСЕГО | 2009 | 180 685 | 66 872 | 91 280 | 22 534 | 1637 | 6 280 | 195 377 | 179 033 | 383 980 |
|  | 2010 | 133 908 | 10 525 | 122 780 | 469 | 856 | 8 079 | 250 290 | 232 592 | 393 134 |
|  | 2011 | 137 924 | 10 840 | 126 463 | 484 | 882 | 8 322 | 257 800 | 239 570 | 404 927 |
|  | 2012 | 142 063 | 11 166 | 130 257 | 499 | 909 | 8 571 | 265 533 | 246 758 | 417 076 |

Таблица 2.2. Структура импортных перевозок по видам грузов, тыс. тонн, по принадлежности подвижного состава и по доходности за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типа грузов | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду иным компаниям | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | Вагоны иных собственников | | ИТОГО |
|  |  | ВСЕГО | Вагоны ОАО «РЖД» | Вагоны ДЗО ОАО «РЖД» | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО |  |  | Всего | Приватные (российских собственников) |  |
| ВЫСОКОДО-ХОДНЫЕ ГРУЗЫ | 2009 | 8 524 | 6 982 | 1 177 | 365 | 26 | 6 205 | 3 077 | 2 131 | 17 832 |
|  | 2010 | 5 413 | 1 721 | 3 683 | 8 | 14 | 8 768 | 8 254 | 4 998 | 22 449 |
|  | 2011 | 5 576 | 1 773 | 3 794 | 9 | 15 | 9 031 | 8 501 | 5 148 | 23 123 |
|  | 2012 | 5 743 | 1 826 | 3 908 | 9 | 15 | 9 302 | 8 757 | 5 303 | 23 816 |
| ВСЕГО | 2009 | 31 061,00 | 22 915,00 | 6 799,00 | 1 348,00 | 76,00 | 28 551,00 | 35 699,00 | 6 995,00 | 95 387,00 |
|  | 2010 | 26 928,00 | 5 493,00 | 21 393,00 | 41,00 | 50,00 | 30 123,00 | 53 122,00 | 19 584,00 | 110 223,00 |
|  | 2011 | 27 736,00 | 5 658,00 | 22 035,00 | 43,00 | 51,00 | 31 027,00 | 54 715,00 | 20 172,00 | 113 530,00 |
|  | 2012 | 28 569,00 | 5 827,00 | 22 697,00 | 44,00 | 52,00 | 31 958,00 | 56 357,00 | 20 778,00 | 116 935,00 |

## **2.2 Сравнительный анализ уровня конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок по уровню доходности**

# перевозка железнодорожный экономический доходность

Таблица 2.3. Структура экспортных перевозок высокодоходных грузов по объемам, в %, за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типа грузов | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду иным компаниям | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | Вагоны иных собственников | | Среднее значение |
|  |  |  | | | |  |  |  | |  |
|  |  | ВСЕГО | Вагоны ОАО «РЖД» | Вагоны ДЗО ОАО «РЖД» | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО |  |  | Всего | Приватные (российских собственников) |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ВЫСОКОДО-ХОДНЫЕ ГРУЗЫ | 2009 | 29,90% | 16,71% | 45,01% | 7,85% | 47,95% | 25,91% | 58,66% | 59,27% | 40,60% |
|  | 2010 | 29,00% | 18,30% | 30,01% | 14,50% | 16,94% | 24,85% | 48,28% | 48,16% | 29,77% |
|  | 2011 | 29,00% | 18,29% | 30,01% | 14,46% | 16,89% | 24,86% | 48,28% | 48,16% | 29,76% |
|  | 2012 | 29,00% | 18,30% | 30,01% | 14,43% | 16,94% | 24,86% | 48,28% | 48,16% | 29,77% |
| ВСЕГО | 2009 | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
|  | 2010 | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
|  | 2011 | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
|  | 2012 | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Таблица 2.4. Структура импортных перевозок высокодоходных грузов по объемам, в %, за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типа грузов | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду иным компаниям | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | Вагоны иных собственников | | Среднее значение |
|  |  |  | | | |  |  |  | |  |
|  |  | ВСЕГО | Вагоны ОАО «РЖД» | Вагоны ДЗО ОАО «РЖД» | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО |  |  | Всего | Приватные (российских собственников) |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ВЫСОКОДО-ХОДНЫЕ ГРУЗЫ | 2009 | 27,44% | 30,47% | 17,31% | 27,08% | 34,21% | 21,73% | 8,62% | 30,46% | 23,00% |
|  | 2010 | 20,10% | 31,33% | 17,22% | 19,51% | 28,00% | 29,11% | 15,54% | 25,52% | 23,19% |
|  | 2011 | 20,10% | 31,34% | 17,22% | 20,93% | 29,41% | 29,11% | 15,54% | 25,52% | 23,54% |
|  | 2012 | 20,10% | 31,34% | 17,22% | 20,45% | 28,85% | 29,11% | 15,54% | 25,52% | 23,40% |
| ВСЕГО | 2009 | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
|  | 2010 | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
|  | 2011 | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
|  | 2012 | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

В структуре экспортных перевозок высокодоходных грузов сразу же видно, что объемы перевозок такого груза значительно снизились, причем самый резкий спад в объемах наблюдается у вагонов ОАО «РЖД», сданных в аренду иным компаниям (2009 год: 47,95%; 2010 год уже 16,94%). Мы видим, что на вагоны иных собственников приходится максимальный объем перевозок высокодоходных грузов, причем в 2012 году по сравнению с 2009 годом этот объем сильно сократился с 58,66% до 48,28%. Холдинг «РЖД» также перевозит значительный объем высокодоходных грузов. Его доля снизилась в 2012 г. на 0,90% по сравнению с 2009г. (причем доля вагонов ОАО «РЖД» и вагонов ОАО «РЖД», сдаваемых в аренду ДЗО возросла). Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии перевозят высокодоходные грузы в небольших объемах. Самый маленький объем в перевозках высокодоходных грузов имеют вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО (2012 год: 14,43%, причем в 2010 г. по сравнению с 2009 г. объем перевозок вагонами ОАО «РЖД», сданными в аренду ДЗО увеличился с 7,85% до 14,50%, а далее началось поступательное снижение их доли перевозок до 14,43%). В среднем же доля перевозок высокодоходных грузов составляет 29,77% (2012 г), по сравнению с 2009 годом (40,60%) снизилась на 10,83%. Такое снижение достаточно весомо.

Мы видим, что на вагоны ОАО «РЖД» приходится максимальный объем перевозок высокодоходных грузов, причем в 2012 году по сравнению с 2009 годом этот объем незначительно вырос с 30,47% до 31,34%. Хотя доля холдинга «РЖД» сократилась с 27,44% в 2009 г. до 20,10% в 2012 г. (причем доля вагонов ОАО «РЖД», сдаваемых в аренду ДЗО значительно упала) и он перевозит данный вид грузов в небольших объемах. Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии тоже перевозят значительный объем высокодоходных грузов. И их доля выросла в 2012 г. на целых 7,38% по сравнению с 2009г и составляет 29,11%. Доля вагонов ОАО «РЖД», сданных в аренду иным компаниям также занимает значительный объем перевозок высокодоходных грузов (причем их доля в 2012 г.[28,85%] снизилась на 5,36% по сравнению с 2009 г.) Вагоны иных собственников перевозят высокодоходные грузы в самых маленьких объемах (стоит заметить, что их доля перевозок выросла почти на 7% [6.92%] в 2012 г. по сравнению с 2009 г., когда иные собственники занимали всего лишь 8,62%). В среднем же доля перевозок высокодоходных грузов составляет 23,40% (2012 г), по сравнению с 2009 годом (23,00%) выросла на 0,40%.

Анализируя данные обеих предыдущих диаграмм, можно сделать вывод, что экспортные объемы перевозок высокодоходных грузов превышают импортные. Стоит отметить, что объемы экспортных перевозок значительно снизились после 2009 г., а далее оставались на одном и том же уровне; а импортные же объемы перевозок наоборот имеют слабую тенденцию к незначительному росту.

Таблица 2.5. Структура экспортных перевозок высокодоходных грузов, в %, по принадлежности подвижного состава

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типа грузов | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду иным компаниям | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | Вагоны иных собственников | | ИТОГО |
|  |  |  | | | |  |  |  | |  |
|  |  | ВСЕГО | Вагоны ОАО «РЖД» | Вагоны ДЗО ОАО «РЖД» | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО |  |  | Всего | Приватные (российских собственников) |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ВЫСОКОДО-ХОДНЫЕ ГРУЗЫ | 2009 | 31,59% | 6,53% | 24,02% | 1,03% | 0,46% | 0,95% | 67,00% | 62,04% | 100,00% |
|  | 2010 | 24,00% | 1,19% | 22,77% | 0,04% | 0,09% | 1,24% | 74,67% | 69,23% | 100,00% |
|  | 2011 | 24,00% | 1,19% | 22,77% | 0,04% | 0,09% | 1,24% | 74,67% | 69,23% | 100,00% |
|  | 2012 | 24,00% | 1,19% | 22,77% | 0,04% | 0,09% | 1,24% | 74,67% | 69,23% | 100,00% |
| ВСЕГО | 2009 | 47,06% | 17,42% | 23,77% | 5,87% | 0,43% | 1,64% | 50,88% | 46,63% | 100,00% |
|  | 2010 | 34,06% | 2,68% | 31,23% | 0,12% | 0,22% | 2,06% | 63,67% | 59,16% | 100,00% |
|  | 2011 | 34,06% | 2,68% | 31,23% | 0,12% | 0,22% | 2,06% | 63,67% | 59,16% | 100,00% |
|  | 2012 | 34,06% | 2,68% | 31,23% | 0,12% | 0,22% | 2,06% | 63,67% | 59,16% | 100,00% |

Таблица 2.6. Структура импортных перевозок высокодоходных грузов, в %, по принадлежности подвижного состава

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типа грузов | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду иным компаниям | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | Вагоны иных собственников | | ИТОГО |
|  |  |  | | | |  |  |  | |  |
|  |  | ВСЕГО | Вагоны ОАО «РЖД» | Вагоны ДЗО ОАО «РЖД» | Вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО |  |  | Всего | Приватные (российских собственников) |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ВЫСОКОДО-ХОДНЫЕ ГРУЗЫ | 2009 | 47,80% | 39,15% | 6,60% | 2,05% | 0,15% | 34,80% | 17,26% | 11,95% | 100,00% |
|  | 2010 | 24,11% | 7,67% | 16,41% | 0,04% | 0,06% | 39,06% | 36,77% | 22,26% | 100,00% |
|  | 2011 | 24,11% | 7,67% | 16,41% | 0,04% | 0,06% | 39,06% | 36,76% | 22,26% | 100,00% |
|  | 2012 | 24,11% | 7,67% | 16,41% | 0,04% | 0,06% | 39,06% | 36,77% | 22,27% | 100,00% |
| ВСЕГО | 2009 | 32,56% | 24,02% | 7,13% | 1,41% | 0,08% | 29,93% | 37,43% | 7,33% | 100,00% |
|  | 2010 | 24,43% | 4,98% | 19,41% | 0,04% | 0,05% | 27,33% | 48,20% | 17,77% | 100,00% |
|  | 2011 | 24,43% | 4,98% | 19,41% | 0,04% | 0,04% | 27,33% | 48,19% | 17,77% | 100,00% |
|  | 2012 | 24,43% | 4,98% | 19,41% | 0,04% | 0,04% | 27,33% | 48,20% | 17,77% | 100,00% |

Сразу же заметно, что в экспортных перевозках высокодоходных грузов монополистами являются вагоны иных собственников, и их доля выросла в 2010 на 7,67% по сравнению с 2009 г. и осталась такой же в 2012 г. (74,67%). Также видно, что весомая доля подвижного состава в экспортных перевозках высокодоходных грузов принадлежит вагонам ДЗО ОАО «РЖД» и занимает на 2012г. 22,77% (она снизилась в 2010 г. на 1,25% по сравнению с 2009 г. и далее осталась такой же). Наименьшую долю подвижного состава в экспортных перевозках высокодоходных грузов занимают вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду ДЗО (2012 г: 0,04%) и вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду иным компаниям (2012 г: 0,09%). Также в экспортных перевозках высокодоходных грузов маленькую долю подвижного состава занимают вагоны ОАО "РЖД" (2012 г: 1,19%, причем она снизилась в 2010 г. на 5,34% и осталась такой же) и вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии (2012 г: 1,24%, причем она выросла в 2010 г. на 0,29% и осталась такой же).

Исходя из диаграммы, сразу бросается в глаза; во-первых - резкое сокращение доли вагонов ОАО «РЖД» в 2010 г. в импортных перевозках высокодоходных грузов аж на 31,48% по сравнению с 2009г.; когда они были монополистами и занимали 39,15% в импортных перевозках данного вида груза; и, что она стала составлять всего лишь 7,67% и на 2012 г осталась такой же; а во-вторых - резкое увеличение доли вагонов иных собственников в этом же 2010 г. в, рассматриваемых нами, перевозках на целых 19,51% по сравнению с 2009 г. (т.о. доля выросла с 17,26 до 36,77%). Также видно; что вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии, занимая значительную долю подвижного состава в импортных перевозках высокодоходных грузов (34,80%) в 2009г, стали лидерами в 2010 г. по данной категории перевозок и остались таковыми на 2012г без изменений., повысив свою долю до 39,06% (↑ на 4,26%). Весомая доля подвижного состава также принадлежит вагонам ДЗО ОАО «РЖД» и занимает на 2012г. 16,41% (↑-а по сравнению с 2009 г. на 9,81%). Наименьшую долю в импортных перевозках высокодоходных грузов занимают вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду ДЗО (2012 г: 0,04%) и вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду иным компаниям (2012 г: 0,06%).

Сравнивая две предыдущие диаграммы можно сказать, что вагоны иных собственников - монополисты в э. перевозках ВД грузов, и они имеют тенденцию к специализации данных грузов в и. перевозках, в которых лидируют вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии. Можно заметить общую тенденцию снижения доли холдинга ОАО "РЖД" (преимущественно за счет вагонов ОАО "РЖД" [особенно в импортных перевозках])

Таблица 2.7. Динамика экспортных перевозок высокодоходных грузов по принадлежности подвижного состава за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типов груза | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | | | | | Вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду иным компаниям | | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | | Вагоны иных собственников | | | | ИТОГО | |
|  |  |  | | | | | | | |  | |  | |  | | | |  | |
|  |  | ВСЕГО | | Вагоны ОАО "РЖД" | | Вагоны ДЗО ОАО "РЖД" | | Вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду ДЗО | |  | |  | | Всего | | Приватные (росс.собственников) | |  | |
|  |  | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % |
| СРЕДНЕДОХОДНЫЕ ГРУЗЫ | 2009 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
|  | 2010 | -15 192,00 | -28,12% | -9 245 | -82,76% | -4 246,00 | -10,33% | -1 701 | -96,16% | -640 | -81,53% | 381 | 23,42% | 6 230,00 | 5,44% | 5 915,00 | 5,57% | -9 220,00 | -5,39% |
|  | 2011 | 1 165,00 | 3,00% | 57 | 2,96% | 1 105,00 | 3,00% | 2 | 2,94% | 4 | 2,76% | 61 | 3,04% | 3 625,00 | 3,00% | 3 361,00 | 3,00% | 4 854,00 | 3,00% |
|  | 2012 | 1 200,00 | 3,00% | 60 | 3,03% | 1 138,00 | 3,00% | 2 | 2,86% | 5 | 3,36% | 62 | 3,00% | 3 734,00 | 3,00% | 3 462,00 | 3,00% | 5 001,00 | 3,00% |
| ВСЕГО | 2009 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
|  | 2010 | -46 777,00 | -25,89% | -56 347,00 | -84,26% | 31 500,00 | 34,51% | -22 065 | -97,92% | -781 | -47,71% | 1 799,00 | 28,65% | 54 913,00 | 28,11% | 53 559,00 | 29,92% | 9 154,00 | 2,38% |
|  | 2011 | 4 016,00 | 3,00% | 315,00 | 2,99% | 3 683,00 | 3,00% | 15 | 3,20% | 26 | 3,04% | 243,00 | 3,01% | 7 510,00 | 3,00% | 6 978,00 | 3,00% | 11 793,00 | 3,00% |
|  | 2012 | 4 139,00 | 3,00% | 326,00 | 3,01% | 3 794,00 | 3,00% | 15 | 3,10% | 27 | 3,06% | 249,00 | 2,99% | 7 733,00 | 3,00% | 7 188,00 | 3,00% | 12 149,00 | 3,00% |

Таблица 2.8. Динамика импортных перевозок среднедоходных грузов по принадлежности подвижного состава за 2009-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование типов груза | ГОД | ХОЛДИНГ "РЖД" | | | | | | | | Вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду иным компаниям | | Вагоны парка ЖДА СНГ и Балтии | | Вагоны иных собственников | | | | ИТОГО | |
|  |  |  | | | | | | | |  | |  | |  | | | |  | |
|  |  | ВСЕГО | | Вагоны ОАО "РЖД" | | Вагоны ДЗО ОАО "РЖД" | | Вагоны ОАО "РЖД", сданные в аренду ДЗО | |  | |  | | Всего | | Приватные (росс.собственников) | |  | |
|  |  | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % | Тыс. тонн | % |
| СРЕДНЕДОХОДНЫЕ Грузы | 2009 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
|  | 2010 | -3 111,00 | -36,50% | -5 261 | -75,35% | 2 506,00 | 212,91% | -357 | -97,81% | -12 | -46,15% | 2 563 | 41,31% | 5 177,00 | 168,25% | 2 867,00 | 134,54% | 4 617,00 | 25,89% |
|  | 2011 | 163,00 | 3,01% | 52 | 3,02% | 111,00 | 3,01% | 1 | 12,50% | 1 | 7,14% | 263 | 3,00% | 247,00 | 2,99% | 150,00 | 3,00% | 674,00 | 3,00% |
|  | 2012 | 167,00 | 2,99% | 53 | 2,99% | 114,00 | 3,00% | 0 | 0,00% | 0 | 0,00% | 271 | 3,00% | 256,00 | 3,01% | 155,00 | 3,01% | 693,00 | 3,00% |
| ВСЕГО | 2009 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
|  | 2010 | -4 133,00 | -13,31% | -17 422,00 | -76,03% | 14 594,00 | 214,65% | -1 307,00 | -96,96% | -26,00 | -34,21% | 1 572,00 | 5,51% | 17 423,00 | 48,81% | 12 589,00 | 179,97% | 14 836,00 | 15,55% |
|  | 2011 | 808,00 | 3,00% | 165,00 | 3,00% | 642,00 | 3,00% | 2,00 | 4,88% | 1,00 | 2,00% | 904,00 | 3,00% | 1 593,00 | 3,00% | 588,00 | 3,00% | 3 307,00 | 3,00% |
|  | 2012 | 833,00 | 3,00% | 169,00 | 2,99% | 662,00 | 3,00% | 1,00 | 2,33% | 1,00 | 1,96% | 931,00 | 3,00% | 1 642,00 | 3,00% | 606,00 | 3,00% | 3 405,00 | 3,00% |

**Вывод**

Вывод (экспорт):

На диаграммах видно, что данные 2010 годов по сравнению с 2009г. показывают снижение таких показателей; как экспортные перевозки ВД грузов вагонами ОАО «РЖД» (**↓** на 9 245 тыс. т., а затем небольшой прирост); вагонами ДЗО ОАО «РЖД» (**↓** на 4 246 тыс. т., а затем небольшой прирост); вагонами ОАО «РЖД», сданными в аренду ДЗО (**↓** на 1 701 тыс. т., а затем небольшой прирост) и вагонами ОАО «РЖД», сданными в аренду иным компаниям (**↓** на 640 тыс. т., а затем небольшой прирост). Предположительно эти спады в основном явление кризиса. В итоге и динамика за 2010 г. немного снизилась на 9 220 тыс. т. or 5,39%; а, поступательно прирастая в последующие годы по 3%, превысила в 2012 г. показатели докризисного периода и стала составлять 9 855 тыс. т. в 2012 г. (по сравнению с 2010г. > на 0,61%). Так как вагоны ОАО «РЖД» были распроданы, то основная часть экспортных перевозок стала совершаться вагонами иных собственников (их доля увеличилась на 6 230 тыс. т. по сравнению с 2009 г., а затем стала постепенно прирастать приблизительно по 3% в последующих годах и увеличилась еще на 7 358 тыс. т.), а некоторая - вагонами ДЗО ОАО «РЖД», доля которых на 2010г. снизилась на 4 246 тыс. тонн (10,33%) по сравнению с 2009 г., а далее начала незначительно прирастать по 3% и ее снижение в 2012г. по сравнению с 2009г. стало составлять 2 243 тыс. т.. Если такие темпы будут продолжаться и дальше, то доля перевозок ДЗО ОАО «РЖД» выйдет на докризисный уровень и даже превысит его.

Вывод (импорт):

На диаграммах видно, что данные по импортным перевозкам 2010 годов по сравнению с 2009г. показывают снижение таких же показателей, как и в экспортных перевозках ВД грузов (вагонов ОАО «РЖД» [**↓** на 5 261 тыс. т., а затем небольшой прирост]; вагонов ОАО «РЖД», сданных в аренду ДЗО [**↓** на 357 тыс. т., а затем небольшой прирост в 2011г.] и вагонов ОАО «РЖД», сданных в аренду иным компаниям [**↓** на 12 тыс. т., а затем небольшой прирост в 2011г.]); за исключением вагонов ДЗО ОАО «РЖД», которые наоборот стремительно увеличились на 2 506 тыс. тонн (212,91%). Предположительно эти спады так же, как и в экспортных перевозках, в основном объясняются кризисом. Помимо стремительного роста использования вагонов ДЗО ОАО «РЖД» в 2010 г. по сравнению с 2009г. наблюдается стремительный рост использования вагонов иных собственников на 5 177 тыс. т. или на 168,25% по ср-ю с 2009 г. и последующие годы поступательный небольшой прирост по 3% (в 2012г. рост использования вырос на 1 367 тыс. т. по сравнению с 2009 г.); (их стремительный ↑ объясняется продажей вагонов ОАО «РЖД) и значительный рост использования вагонов парка ЖДА СНГ и Балтии на 41,31% (2 563 тыс. тонн) и последующих годах также приросли на 3%, которые (как мы знаем из предыдущих диаграмм) стали специализироваться на импортных перевозках ВД грузов. В итоге динамика за 2010 г. не только осталась положительной, несмотря на значительные спады, но и превысила показатели докризисного периода (**↑** на 4 617 тыс. т. or 25.89%); а в последующие года прирастала небольшими темпами по 3% по сравнению с 2010 и 2011г. соответственно.

Обобщая предыдущие диаграммы можно сказать; что динамика и темпы прироста экспорта и импорта во многом, точнее фактически во всем одни и те же. Схожесть в основном заключается в одинаковых изменениях динамики и темпов прироста в использовании подвижного состава для перевозки высокодоходных грузов (за исключением вагонов ДЗО ОАО «РЖД») Различие, по большому счету, заключается лишь в различной степени их выражения в экспортных и импортных перевозках ВД грузов. (прежде всего это касается динамики, а Тпр почти у всех перевозчиков после 2010 г. фактически одинаковы - 3%) Также наблюдается общая тенденция к значительному спаду в 2010 году по сравнению с 2009 годом по вагоном ОАО «РЖД» и по холдингу в целом.

**Вывод**

Можно отметить, что средняя доля сегмента экспортных перевозок высокодоходных грузов в структуре общего объема перевозок больше средней доли сегмента экспортных перевозок всего на 6,37%, в отличии от средней доли холдинга «РЖД» в сегменте, где она практически почти одинакова. Изменения экспортных перевозок высокодоходных грузов в вагонах холдинга «РЖД» значительно выше в отрицательную сторону, чем изменение в импортных перевозках (на 10 млн. 46 тыс. т.), но в процентном соотношении наоборот (на 8,89%). Всего же изменение по сети в объемах по экспортным и импортным перевозкам высокодоходных грузов за 2009-2012 гг. складывается положительно; но в экспортных оно незначительно и лишь немного выше докризисных периодов по сравнению с импортными перевозками, где оно наоборот намного выше докризисных периодов (на 5 млн. 349 тыс. т. or на 33,19%).

# **3. Доминирующее положение субъекта на рынке**

## **3.1 Общая информация, условие задания и исходные данные**

На рынке грузовых перевозок функционирует множество перевозчиков. Все они имеют конкурентов как внутри железнодорожной отрасли, так и в других видах транспорта.

Об отсутствии монопольного положения субъекта на грузовом рынке можно судить, если его грузооборот составляет меньше 50%, а объем перевезенных грузов меньше 35%. В отдельных сегментах рынка эта доля может быть еще меньше. Так, только 7,5% всех перевозок на расстояние до 500 км осуществляется железнодорожным транспортом, а 92,5% - автомобильным.

По железным дорогам более 85% грузов перевозится в вагонах частных собственников либо в вагонах холдинга ОАО «РЖД», а по ряду грузов (сырая нефть, светлые нефтепродукты, торф, энергетические газы, некоторые химикаты) более 90% перевозок принадлежит собственникам подвижного состава.

Для определения положения компании на рынке необходимо оценить ее долю в целевом сегменте услуг.

*Доминирующим* считается такое положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, которое дает ему возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам.

Федеральным законом от 26.07.06 № 135-ФЗ "О защите конкуренции" (ст. 5) установлена следующая шкала оценок доли хозяйствующего субъекта на рынке (табл. 3.1).

В соответствии с п. 1.3 Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке, утвержденным Приказом ФАС России от 25.04.06 № 108, определить факт доминирующего положения субъекта на рынке можно по следующим признакам:

 временному интервалу исследования товарного рынка;

 продуктовым границам товарного рынка;

 географическим границам товарного рынка;

 составу хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке;

 объему товарного рынка и доле хозяйствующих субъектов на рынке;

 по уровню концентрации товарного рынка;

 барьерам входа на товарный рынок.

Таблица 3.1. Критерии оценки факта доминирующего положения на рынке

|  |  |
| --- | --- |
| Доля на рынке грузовых перевозок | Наличие или отсутствие факта доминирующего положения на рынке |
| Доля субъекта составляет 50% иболее | Хозяйствующий субъект имеет доминирующее положение на рынке |
| Доля субъекта составляет от 35 до 50% | Факт доминирующего положения субъекта на рынке должен доказывать антимонопольный орган |
| Доля субъекта составляет менее 35% | Положение субъекта не является доминирующим, за исключением случаев, когда: 1) он входит в тройку крупнейших субъектов, имеющих в совокупности более 50%, либо в пять крупнейших субъектов, имеющих более 70% рынка (при этом доля ни одного из субъектов не должна быть менее 8%); 2) в течение длительного периода (не менее года) доля субъекта неизменна, а доступ на рынок новым субъектам затруднен; 3) реализуемый субъектом товар (услуга) не может быть заменен другим товаром при потреблении |

**Объем товарного рынка услуг и долей хозяйствующих субъектов на рынке**

Основным показателем для расчета объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке является *объем продаж товаров (услуг) на рассматриваемом рынке.*

Общий объем реализации товаров (услуг) определяется как сумма реализации услуг на данном рынке всеми продавцами, причем предпочтительнее вычислять его в натуральных показателях (в данном случае в тоннах или тонно-километрах):

, (3.1)

где  - общий объем перевозок (грузооборот) всех участников рынка в пределах его географических границ;

 *-* объем перевозок (грузооборот) *i*-го поставщика транспортных услуг (исключая перевозки для собственных нужд);

*N* - количество компаний, действующих в географических границах рынка.

Доля каждой компании-продавца на товарном рынке определяется применительно к установленному временному интервалу, продуктовым и географическим границам, а также числом хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, и исчисляется как отношение реализованного ею на рынке объема услуг к общему объему реализации услуг:

. (3.2)

**Уровень концентрации товарного рынка**

Для определения уровня концентрации товарного рынка используются следующие показатели:

а) *коэффициент рыночной концентрации*(*CR*)- сумма долей на товарном рынке (выраженная в процентах) определенного числа (*n*)крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке;

б) *индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана*(*HHI*)- сумма квадратов долей на товарном рынке (выраженная в процентах) всех хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке.

Если на рынке действует менее 15 хозяйствующих субъектов, то для оценки состояния конкурентной среды используются коэффициент рыночной концентрации (*CR-3*),рассчитываемый для трех крупнейших субъектов, действующих на рынке, и индекс Герфиндаля-Гиршмана (*HHI*);если их количество составляет 15 и более, то может использоваться только коэффициент рыночной концентрации *CR-3.*

В соответствии с различными значениями коэффициентов концентрации и индексов Герфиндаля-Гиршмана выделяют три типа рынков:

I *- рынки высокой концентрации*

При 70% < *CR-3 <* 100%,

2000 *< ННI<* 10000;

II *- рынки умеренной концентрации*

При 45% < *CR-3 <* 70%,

1000 *< ННI<* 2000;

III *- рынки низкой концентрации*

При *CR-3<* 45%,

*ННI <* 1000.

Границы коэффициента рыночной концентрации по трем крупнейшим субъектам рынка (*CR-3*)регламентируются п. 7.42 Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке, утв. приказом ФАС России от 25.04.06 № 108.

Показатели рыночной концентрации позволяют предварительно оценивать степень монополизации рынка, равномерность (или неравномерность) присутствия на нем хозяйствующих субъектов.

Коэффициент рыночной концентрации (*CR-3*)целесообразно рассчитывать для каждого сегмента рынка (рода груза) индивидуально.

**Барьеры, препятствующие входу на товарный рынок**

Процедура определения обстоятельств или действий, препятствующих или затрудняющих и ограничивающих действия (начало деятельности) хозяйствующих субъектов на исследуемом рынке, предусматривает:

 выявление барьеров входа на рынок (или их отсутствие);

 рассмотрение возможностей для преодоления выявленных барьеров входа.

К барьерам, препятствующим входу на товарный рынок, относятся:

1. экономические ограничения (значительные первоначальные капитальные вложения при длительных сроках окупаемости; высокие издержки, мешающие привлечению финансирования, получению доступа к необходимым ресурсам и т. п.);
2. административные ограничения (условия лицензирования, квотирование, стандарты, требования к качеству и т. п.);
3. стратегия поведения действующих на рынке хозяйствующих субъектов, направленная на создание барьеров входа на рынок;
4. наличие действующих на рынке вертикально-интегрированных хозяйствующих субъектов

и другие ограничения.

Учитывается также возможность наличия барьеров для входа на товарный рынок крупным хозяйствующим субъектам при отсутствии таковых для малых хозяйствующих субъектов, и наоборот.

Преодолимость барьеров, препятствующих входу на товарный рынок, оценивается на основе сроков и величины затрат на их преодоление. Барьеры считаются преодолимыми, если затраты на их преодоление экономически оправдываются доходами (преимуществами), которые получит хозяйствующий субъект, собирающийся войти на рынок.

**Оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке**

В соответствии с Порядком проведения анализа конкурентной среды на товарном рынке должно быть оценено состояние конкурентной среды.

На основе проведенного анализа и расчета показателей делается вывод о положении компании на рынке и наличии (отсутствии) ее доминирующего положения. Результаты рекомендуется представлять в виде табл. 3.2.

Таблица 3.2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Единица измерения | Значение показателя | Оценка состояния конкурентной среды |
| 1. Численность субъектов на данном рынке |  | *N* | - |
| 2. Доля анализируемого субъекта на рынке |  | *Di* | Наличие или отсутствие доминирующего положения |
| 3. Коэффициент рыночной концентрации *(CR)* |  | *CR-3* | Рынок высокой, умеренной, низкой концентрации |
| 4. Индекс Герфиндаля-Гиршмана (*HHI*) |  | *HHI* | Рынок высокой, умеренной, низкой концентрации |

Действующее законодательство определяет следующие признаки естественной монополии и компании, имеющей возможность ведения монополистической деятельности:

 компания является единственной на рассматриваемом географическом рынке, ее услуги не могут быть заменены потреблением других услуг;

 компания занимает доминирующее положение.

Таким образом, необходимым условием, подтверждающим немонопольное положение субъекта, является значение доли данного субъекта на рынке, не превышающее 35%. При этом в случае, когда субъект входит в тройку (пятерку) крупнейших субъектов на рынке, следует выполнять хотя бы одно из следующих условий:

 один из этих субъектов занимает менее 8% рынка;

 совокупная доля субъектов - менее 50% (70%);

 доля субъекта менялась на протяжении длительного периода времени.

Сопоставление и анализ количественных и качественных показателей, характеризующих структуру товарного рынка, позволяют точно определить, к какому типу принадлежит рыночная структура, и оценить уровень конкуренции на изучаемом рынке.

При различных сочетаниях показателей оценки конкурентной среды (*DPCR-3*, *HHI*)рынок характеризуется тем или иным состоянием, в зависимости от этого меняется положение субъекта на рынке.

**Задание**

Оценить уровень конкуренции компании Z по вариантам табл. 3.3.

Компания *Z* занимается ввозом черных металлов из других стран. Данные по ее крупнейшим конкурентам на 2012 год предоставлены в табл. 3.4. Базовыми данными для выполнения задания являются данные статистики и данные прогнозов, а также данные предыдущего задания.

Требуется:

оценить ожидаемый класс доходности перевозок (в соответствии с данными табл. 1.1, представленными в данном курсовом проекте);

выполнить анализ доли компании *Z* и ее конкурентов на занимаемом сегменте рынка (в общем, и по степени доходности перевозок);

представить обоснованные расчеты степени конкуренции на занимаемом компанией сегменте рынка по общему объему перевозок и по степени их доходности;

дать необходимые краткие аналитические пояснения.

В качестве совокупного объема перевозимого груза на рынке используйте соответствующие данные прогнозной статистики за 2012 год. Условно общее число конкурентов для каждого варианта для каждого сегмента рынка равно 100.

Расчеты произведите по общей концентрации конкуренции; по доле занимаемого субъекта на рынке (); по показателю *CR-3*; по индексу *HHI*.

Таблица 3.3. Расчет индивидуального задания для заданной операции и доли компании Z на рынке

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ВАРИАНТ | Тип груза | Период (год) | Тип операции | Доля Z, в тыс. т |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 5 | Черные металлы | 2012 | Экспорт | 11375,8 |

Таблица 3.4. Крупнейшие конкуренты в сегменте рынка на 2012 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вариант | Ранжированные данные по 50 крупнейшим конкурентам на рынке, тыс. т | | | | | | | | | |
| **ВАРИАНТ 5** | К1 | К2 | К3 | К4 | К5 | К6 | К7 | К8 | К9 | К10 |
|  | 566,6 | 547,7 | 528,9 | 510 | 491,1 | 472,2 | 453,3 | 434,4 | 415,5 | 396,6 |
|  | К11 | К12 | К13 | К14 | К15 | К16 | К17 | К18 | К19 | К20 |
|  | 377,8 | 377,8 | 368,3 | 358,9 | 349,4 | 340 | 330,5 | 321,1 | 311,6 | 302,2 |
|  | К21 | К22 | К23 | К24 | К25 | К26 | К27 | К28 | К29 | К30 |
|  | 283,3 | 273,9 | 264,4 | 255 | 245,5 | 236,1 | 226,7 | 217,2 | 207,8 | 198,3 |
|  | К31 | К32 | К33 | К34 | К35 | К36 | К37 | К38 | К39 | К40 |
|  | 188,9 | 179,4 | 170 | 160,5 | 151,1 | 141,7 | 132,2 | 122,8 | 113,3 | 103,9 |
|  | К41 | К42 | К43 | К44 | К45 | К46 | К47 | К48 | К49 | К50 |
|  | 103,9 | 94,4 | 85 | 75,6 | 66,1 | 56,7 | 47,2 | 37,8 | 28,3 | 18,9 |

## **3.2 Анализ факторов влияющих на тренды перевозок грузов**

ООО «Компания *Z*» перевозит каменный уголь.

*Временной интервал*для определения количественных показателей состояния конкурентной среды на рынке импортных перевозок каменного угля - 2012 год.

**Продуктовые границы товарного рынка**

Продуктовые границы товарного рынка устанавливают путем определения услуги и услуг-заменителей.

**Определение услуги**

ООО «Компания *Z*» предоставляет следующие услуги:

- перевозки в международном сообщении каменного угля железнодорожным транспортом общего пользования в полувагонах;

транспортная экспедиционная деятельность по организации перевозки каменного угля (экспедирование, оказание услуг поорганизации охраны, сопровождению, декларированию грузов);

оформление документов по приему и выдаче грузов (заполнение комплектов перевозочных документов, оформление переадресовки грузов, предъявление грузов к перевозке на станциях отправления, выдача грузов на станции назначения);

- полный комплекс погрузочно-разгрузочных складских услуг (территориальный складской сервис, терминальный сервис для смешанных перевозок, краткосрочное хранение и сортировка грузов);

информационные услуги (уведомление грузополучателей об отправке груза, отслеживание груза в пути следования, уведомление грузополучателя (грузоотправителя) оподходе груженого (порожнего) подвижного состава, предоставление информации о пересечении грузом государственной границы, информирование грузополучателя (грузоотправителя) о прибытии груза в порт, погрузке на борт судна и доставке к месту назначения);

страхование грузов.

**Определение услуг-заменителей**

Услуги-заменители целесообразно определять с точки зрения использования для перевозки альтернативных видов транспорта и иных вариантов перевозки.

ООО «Компания *Z*» имеет представительства в регионах, где зарождаются основные грузопотоки каменного угля:

 Урал (Южно-Уральская, Свердловская ж.д.);

 Западная Сибирь (Западно-Сибирская ж.д.)

В данном случае услугой-заменителем является транспортировка скоропортящихся грузов другими транспортными компаниями, работающими как на железнодорожном, так и на других видах транспорта (в основном автомобильном) и находящимися в тех же регионах.

**Географические границы целевого товарного рынка**

Основными направлениями экспортных перевозок черных металлов являются:

Урал - Северо-западный район

Учитывая расположение региональных представительств, ООО «Компания *Z*» охватывает все основные места зарождения экспортных грузопотоков черных металлов.

**Состав хозяйствующих субъектов, действующих на рынке**

**Поставщики услуг**

Все конкуренты ООО «Компания *Z*» делятся на две группы: *внутриотраслевые*- частные компании, оказывающие услуги в сфере железнодорожных перевозок, и *межотраслевые*, осуществляющие перевозки другими видами транспорта, например, судами.

В настоящее время на рынке железнодорожных грузовых перевозок присутствует порядка 200 предприятий, осуществляющих транспортировку в собственном подвижном составе, при этом только 15-20% из них составляют реальную конкуренцию ООО «Компания *Z*».

Представительствам ООО «Компания *Z*» необходимо сегментировать данный рынок по наиболее характерным признакам (роду груза, направлению, условиям перевозки, роду вагона и т.д.) и определять конкретных конкурентов в каждом сегменте на основании данных территориальных органов Федеральной службы государственной статистики и практики работы.

Данные о субъектах, предоставляющих услуги, аналогичные услугам анализируемой компании, можно получить по запросу в территориальных органах Федеральной службы государственной статистики, а также на специализированных сайтах и в изданиях, предоставляющих информацию о предприятиях различных отраслей.

**Потребители услуг**

Основными потребителями услуг предприятия являются ТЭС, зачастую находящиеся в жесткой привязке к определенному поставщику.

Остальной объем идет на нужды населения, АПК, коммунально-бытовые нужды и прочих потребителей.

**Объем рынка услуг по перевозке и транспортной обработке грузов и доли компании на рынке**

Общий объем экспортных перевозок черных металлов оценивается на уровне 31,3 млн. т в год.

ООО «Компания *Z*» работает в основном на средних и дальних расстояниях, поэтому целесообразно оценивать ее долю в данном сегменте.

В 2012 г. объем экспортных перевозок черных металлов ООО «Компании *N*» на средние и дальние расстояния составил 11,4 млн т. (36,3%, что - 35%.).

Для доказательства доминирующего положения ООО «Компания *Z*» необходимо доказательство антимонопольного органа.

## **3.3 Установление факта доминирующего положения субъекта на рынке**

**Определение уровня концентрации рынка экспортных перевозок черных металлов**

Чтобы рассчитать количественные показатели, характеризующие структуру рынка услуг в сфере экспортных перевозок черных металлов (численность продавцов на данном рынке, их доли, показатели рыночной концентрации), ООО «Компания *Z*» следует использовать подробную информацию о субъектах данного сегмента рынка.

***Коэффициент рыночной концентрации*** *CR-3* рассчитывается как процентное отношение объема перевозок скоропортящихся грузов, выполненных в своем подвижном составе тремя крупнейшими компаниями, к общему объему перевозок грузов на данном товарном рынке.

В данном примере крупнейшими участниками рынка являются:

 ООО «Компания *Z*» - 8 573,8 тыс. т;

 ООО «Свен» - 767,8 тыс. т;

 ООО «Компания *N*» - 742,2 тыс. т.

Таблица 3.5. Участники рынка железнодорожных транспортных услуг в сфере экспортных перевозок черных металлов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование компании | Объемы перевозок в 2012 г., тыс. т | Доля на рынке, % |
| ООО "Свен" | 566,6 | 1,81 |
| ООО "Компания *N*" | 547,7 | 1,75 |
| ООО "Млечный путь" | 528,9 | 1,69 |
| ООО "Квартет" | 510 | 1,63 |
| ОАО "Экипаж" | 491,1 | 1,57 |
| ООО "Амирон" | 472,2 | 1,51 |
| ООО "Комкор" | 453,3 | 1,45 |
| ОАО "Контрапак" | 434,3 | 1,39 |
| ООО "Транс-Д" | 415,5 | 1,33 |
| ООО "Восток" | 396,6 | 1,27 |
| ООО "Jeff" | 377,8 | 1,21 |
| ООО "Рельеф" | 377,8 | 1,21 |
| ЗАО "Перевозка" | 368,3 | 1,18 |
| ООО "Созвездие" | 358,9 | 1,15 |
| ООО "Витра" | 349,4 | 1,12 |
| ОАО "Холод" | 340 | 1,09 |
| ООО "Северный путь" | 330,5 | 1,06 |
| ООО "Коллаж-транс" | 321,1 | 1,03 |
| ООО "Синяя птица" | 311,6 | 1,00 |
| ООО "Пелле-М" | 302,2 | 0,97 |
| ООО "Конус" | 283,3 | 0,90 |
| ООО "Литропак" | 273,9 | 0,87 |
| ООО "ДИЛ-Инвест" | 264,4 | 0,84 |
| ООО "Овен" | 255 | 0,81 |
| ООО "Мега-блокс" | 245,5 | 0,78 |
| ООО "Интранс" | 236,1 | 0,75 |
| ООО"МРП" | 226,7 | 0,72 |
| ООО "Фрост" | 217,2 | 0,69 |
| ООО "Ледокол" | 207,8 | 0,66 |
| ООО "Гранит" | 198,3 | 0,63 |
| ООО "Гудвин" | 188,9 | 0,60 |
| ООО "Питерские перевозки" | 179,4 | 0,57 |
| ООО "Торговая Компания" | 170 | 0,54 |
| ООО "ПроектДаль" | 160,5 | 0,51 |
| ООО "Класс" | 151,1 | 0,48 |
| ОАО "Договор-М" | 141,7 | 0,45 |
| ООО "Тара-Упаковка" | 132,2 | 0,42 |
| ООО "Прод-сервис" | 122,8 | 0,39 |
| ООО "Восточные магистрали" | 113,3 | 0,36 |
| ООО "ПотенциалГрупп" | 103,9 | 0,33 |
| ООО "Формат" | 103,9 | 0,33 |
| ООО "Продакт-инвесг" | 94,4 | 0,30 |
| ООО "Торговые технологии" | 85 | 0,27 |
| ОАО "Кортес" | 75,6 | 0,24 |
| ООО "Новый сервис" | 66,1 | 0,21 |
| ООО "Ассортимент" | 56,7 | 0,18 |
| ООО "Линейная функция" | 47,2 | 0,15 |
| ООО "Двенадцать месяцев" | 37,8 | 0,12 |
| ООО "Холтранспарк" | 28,3 | 0,09 |
| ООО "Кен-групп" | 18,9 | 0,06 |
| ООО «Компания Z» | 11 375,80 | 36,33 |
| Итого крупнейшими компаниями ж.-д. транспорта: | 24 115,60 | 77,02 |
| Рынок импортных перевозок каменного угля, всего | 31 312 | 100,00 |

При общем объеме перевозок скоропортящихся грузов 37 465 тыс. т коэффициент рыночной концентрации *CR-3* будет равен:

CR-3= (8 573,8 + 767,8 + 742,2) х 100 / 37 465 = 26,92%,

что свидетельствует о *низкой концентрации*рынка транспортных услуг в сфере импортных перевозок каменного угля на дальние и средние расстояния.

***Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана*** (*HHI*)рассчитывается как сумма квадратов долей, занимаемых на рынке всеми действующими на нем продавцами.

В зависимости от значений коэффициентов концентрации и индексов Герфиндаля-Гиршмана определяется тип рынка - высокой, умеренной и низкой концентрации.

В связи с тем, что наиболее значительные доли рынка имеют всего несколько компаний, индекс Герфиндаля-Гиршмана можно рассчитать по 51 первому участнику рынка. В этом случае индекс Герфиндаля-Гиршмана, рассчитанный как сумма квадратов долей 51 крупнейшего субъекта рынка транспортных услуг в сфере импортных перевозок каменного угля, равен 586,15.

Таким образом, значение индекса Герфиндаля-Гиршмана меньше 1000 и значение коэффициента концентрации *CR-3* меньше 45% - это означает низкую концентрацию данного рынка.

Полученные результаты заносятся в табл. 3.6 по форме табл. 3.2.

В качестве **барьеров входа на рынок** в данном случае можно рассматривать ограниченность источников финансирования, направляемых на приобретение подвижного состава для перевозок черных металлов.

Таблица 3.6. Оценка состояния конкурентной среды на рынке

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Единица измерения | Значение показателя | Оценка состояния конкурентной среды |
| 1. Численность субъектов на данном рынке | Ед. | 100 | - |
| 2. Доля анализируемого субъекта на рынке | % | 36,33 | Доминирующее положение доказывает антимонопольный орган |
| 3. Коэффициент рыночной концентрации (СЛ) | % | 39,89% | Рынок низкой концентрации |
| 4. Индекс Герфиндаля-Гиршмана (*HHI*) | - | 1364,69 | Рынок умеренной концентрации |

**Вывод:** ДоляООО «Компания *Z*» составляет 36,33% на рынке транспортных услуг в сфере перевозок черных металлов на средние и дальние расстояния. Доминирующее положение компании должен доказать антимонопольный орган. В данном сегменте функционируют около 100 субъектов, предоставляющих аналогичные услуги, что обеспечивает потребителям возможность альтернативного выбора услуги. Рынок - низкой концентрации (конкурентный).

**Определение уровня концентрации рынка экспортных перевозок высокодоходных грузов**

Черные металлы являются низкодоходным грузом, следовательно, необходимо изучить положение ООО «Компании *Z*» на рынке низкодоходных грузов. Все расчеты будут аналогичны, поэтому подробно останавливаться на них не имеет смысла.

Таблица 3.7. Участники рынка железнодорожных транспортных услуг в сфере экспортных перевозок высокодоходных грузов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование компании | Объемы перевозок в 2012 г., тыс. т | Доля на рынке, % |
| ООО "Свен" | 566,6 | 0,33 |
| ООО "Компания *N*" | 547,7 | 0,32 |
| ООО "Млечный путь" | 528,9 | 0,31 |
| ООО "Квартет" | 510 | 0,30 |
| ОАО "Экипаж" | 491,1 | 0,29 |
| ООО "Амирон" | 472,2 | 0,28 |
| ООО "Комкор" | 453,3 | 0,26 |
| ОАО "Контрапак" | 434,3 | 0,25 |
| ООО "Транс-Д" | 415,5 | 0,24 |
| ООО "Восток" | 396,6 | 0,23 |
| ООО "Jeff" | 377,8 | 0,22 |
| ООО "Рельеф" | 377,8 | 0,22 |
| ЗАО "Перевозка" | 368,3 | 0,21 |
| ООО "Созвездие" | 358,9 | 0,21 |
| ООО "Витра" | 349,4 | 0,20 |
| ОАО "Холод" | 340 | 0,20 |
| ООО "Северный путь" | 330,5 | 0,19 |
| ООО "Коллаж-транс" | 321,1 | 0,19 |
| ООО "Синяя птица" | 311,6 | 0,18 |
| ООО "Пелле-М" | 302,2 | 0,18 |
| ООО "Конус" | 283,3 | 0,17 |
| ООО "Литропак" | 273,9 | 0,16 |
| ООО "ДИЛ-Инвест" | 264,4 | 0,15 |
| ООО "Овен" | 255 | 0,15 |
| ООО "Мега-блокс" | 245,5 | 0,14 |
| ООО "Интранс" | 236,1 | 0,14 |
| ООО"МРП" | 226,7 | 0,13 |
| ООО "Фрост" | 217,2 | 0,13 |
| ООО "Ледокол" | 207,8 | 0,12 |
| ООО "Гранит" | 198,3 | 0,12 |
| ООО "Гудвин" | 188,9 | 0,11 |
| ООО "Питерские перевозки" | 179,4 | 0,10 |
| ООО "Торговая Компания" | 170 | 0,10 |
| ООО "ПроектДаль" | 160,5 | 0,09 |
| Окончание табл. 3.7 | | |
| ООО "Класс" | 151,1 | 0,09 |
| ОАО "Договор-М" | 141,7 | 0,08 |
| ООО "Тара-Упаковка" | 132,2 | 0,08 |
| ООО "Прод-сервис" | 122,8 | 0,07 |
| ООО "Восточные магистрали" | 113,3 | 0,07 |
| ООО "ПотенциалГрупп" | 103,9 | 0,06 |
| ООО "Формат" | 103,9 | 0,06 |
| ООО "Продакт-инвесг" | 94,4 | 0,05 |
| ООО "Торговые технологии" | 85 | 0,05 |
| ОАО "Кортес" | 75,6 | 0,04 |
| ООО "Новый сервис" | 66,1 | 0,04 |
| ООО "Ассортимент" | 56,7 | 0,03 |
| ООО "Линейная функция" | 47,2 | 0,03 |
| ООО "Двенадцать месяцев" | 37,8 | 0,02 |
| ООО "Холтранспарк" | 28,3 | 0,02 |
| ООО "Кен-групп" | 18,9 | 0,01 |
| ООО "Компания Z" | 11 375,80 | 6,63 |
| Итого крупнейшими компаниями ж.-д. транспорта: | 24 115,60 | 14,05 |
| Рынок импортных перевозок каменного угля, всего | 171 675 | 100,00 |

Таблица 3.8. Оценка состояния конкурентной среды на рынке

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Единица измерения | Значение показателя | Оценка состояния конкурентной среды |
| 1. Численность субъектов на данном рынке | Ед. | 100 | - |
| 2. Доля анализируемого субъекта на рынке | % | 6,63 | Не занимает доминирующего положения |
| 3. Коэффициент рыночной концентрации (СЛ) | % | 7,28% | Рынок низкой концентрации |
| 4. Индекс Герфиндаля-Гиршмана (*HHI*) | - | 45,40 | Рынок низкой концентрации |

**Вывод:** ДоляООО «Компания *Z*» составляет 6,63% на рынке транспортных услуг в сфере перевозок высокодоходных грузов на средние и дальние расстояния. Компания не имеет доминирующего положения. В данном сегменте функционируют около 100 субъектов, предоставляющих аналогичные услуги, что обеспечивает потребителям возможность альтернативного выбора услуги. Рынок - низкой концентрации (конкурентный).

# **Заключение**

Рынок транспортных услуг представляет собой куплю-продажу услуг по перевозке, транспортировке грузов из одной страны в другую. Транспорт является ведущим связующим звеном во внешней торговле товарами. Товары сами по себе перемещаться от продавца к покупателю не могут, поэтому возникают определенные посреднические операции по их перемещению, выделяющиеся в самостоятельную сферу услуг, - транспортные операции, осуществляемые транспортными организациями. Такие операции при их нерациональной организации могут не только не принести прибыли, но и быть убыточными, поэтому целесообразно изучить рынок транспортных услуг.

В данном курсовом проекте были рассмотрены методы, позволяющие оценивать рынок транспортных услуг, а именно методы: оценки уровня конкуренции между собственниками подвижного состава на рынке грузовых железнодорожных перевозок, сравнительного анализа уровня конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок по уровню доходности, анализа факторов влияющих на тренды перевозок грузов, установления факта доминирующего положения субъекта на рынке, оценки уровня транспортной составляющей в конечной цене перевозимой продукции, оценки ценового давления на эксплуатационные расходы транспортной компании, оценки социально-экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры.

Рыночные отношения все в большей мере получают развитие во всех отраслях экономики нашей страны. Транспорт, являясь полноправным субъектом рынка, должен адекватно вписываться в эти отношения. Соблюдая общие объективные экономические законы рынка, он должен с учетом собственной специфики обеспечивать нормальное функционирование свободного экономического пространства государства и достаточную рентабельность транспортных предприятий, фирм и других объединений, что возможно благодаря разобранным выше методам. Они позволяют компаниям изучать данный рынок и не допускать ошибок, или минимизировать негативные последствия от них, что говорит об их исключительной важности. Никакая компания не сможет достичь высот в своем деле, если не будет анализировать рынок и действовать согласно сложившейся на рынке ситуации.

В России ключевую роль играет железнодорожный транспорт. Несмотря на то, что автомобильный транспорт является наиболее распространенным и массовым видом транспорта, в России на долю автомобильных перевозок приходится существенно меньшая часть в общем объеме грузоперевозок. Железные дороги являются основной артерией движения грузопотоков на дальние и средние расстояния. Доставка грузов железнодорожным транспортом является сегодня одним из самых удобных способов перевозки без риска потери сохранности груза.

Среди всех выводов в данной работе заслуживают внимания нижеперечисленные, т.к. они делались не для вымышленных компаний.

Средняя доля каменного угля в структуре общего объема российских импортных перевозок в период 2009-2012 гг. составляет 24,87%. В 2012 г. по сравнению с 2009 г. его доля увеличилась на 2,6%. Средняя доля холдинга «РЖД» в импортных перевозках угля в период 2009-2012 гг. составляет 21,48%. В 2012 г. по сравнению с 2009 г. доля холдинга увеличилась на 5,63%. Объемы импортных перевозок каменного угля холдинга «РЖД» в 2012 г. по сравнению с 2009 г. увеличились на 3159,7 тыс. тонн или на 58,36%. В общем объемы импортных перевозок в 2012 г. по сравнению с 2009 г. увеличились на 6089,9 тыс. тонн или на 19,41%.

Средняя доля сегмента внутрироссийских перевозок среднедоходных грузов в структуре общего объема перевозок почти в 2 раза больше, чем средняя доля сегмента импортных перевозок среднедоходных грузов. Средняя доля холдинга «РЖД» в сегменте во внутрироссийских перевозках выше, чем в импортных, на 16,92%. Изменение внутрироссийских перевозок среднедоходных грузов в вагонах холдинга «РЖД» значительно выше в отрицательную сторону, чем изменение в импортных перевозках. Объемы перевозок среднедоходных грузов по России и в импорте за 2009-2012 гг возросли, причем по России больше в 4,2 раза.

Средневзвешенная цена перевозки угля на припортовых станциях за I полугодие 2012 г. составила 2913,17 руб/т. Средневзвешенный тариф составил 588,85 руб./т. Транспортная составляющая в конечной цене товара получилась равной 20,21%.

Средневзвешенная цена перевозки угля через наземные погранпереходы за I полугодие 2012 г. составила 5824,77 руб/т. Средневзвешенный тариф составил 617,98 руб./т. Транспортная составляющая в конечной цене товара получилась равной 10,61%.

Транспортная составляющая при внутрироссийских перевозках железнодорожным транспортом в конечной цене товара получилась равной 8,32%. Тариф при этом составил 213,33 руб./т. Цена производства - 2352 руб./т. Конечная цена - 2564,8 руб./т.

В среднем по экспорту транспортная составляющая в цене угля составила 12,48%. Выгоднее всего экспортировать каменный уголь через наземные погранпереходы, т.к. здесь транспортная составляющая минимальна (10,61% против 20,21% в перевозках при экспорте через припортовые станции).

В среднем по всем видам сообщения транспортная составляющая в цене угля составила 9,33%. Самым выгодным сообщение для перевозки угля является внутрироссийское сообщение, т.к. здесь транспортная составляющая в конечной цене угля минимальная (8,32% против 20,21% в перевозках при экспорте через припортовые станции).

По всей промышленности в целом среднегодовой индекс цен увеличился с 109,88 до 110,22; не смотря на это средние индексы цен по некоторым отраслям значительно снизились, так у нефтеперерабатывающей отрасли снижение составило 9,66% (с 123,89% до 114,23%), у цветной металлургии - 13,4% (с 136,29% до 122,89).

# **Список использованной литературы**

1. Методические указания к практическим занятиям по дисциплине «Рынок транспортных услуг» для студентов очной формы обучения специальности ЭУТ, части 1-4 / профессор, д-р экон. наук Н.А. Журавлева;

2. http://www.gks.ru/ - Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации (Росстат).

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |