

Раздел I  
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 656.2, ББК 39.28 © Ю. А. Голикова

Ю.А. Голикова  
**ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ**

*Сфера железнодорожного транспорта в современной России имеет исключительно важное значение в процессе жизнеобеспечения экономики посредством предоставления социально-значимых услуг в сфере перевозок. Масштабы и значительная степень участия железнодорожного транспорта как во внутренних, так и во внешних перевозках закономерно обуславливаются его значительными преимуществами сравнительно других видов транспорта. Это касается возможностей железнодорожного транспорта, особенностей эксплуатации, наличия инфраструктуры и т.п.*

*В условиях развития и трансформации экономики страны, повышения эффективности использования производственного потенциала, надежности и регулярности транспортного обеспечения хозяйства важную роль играет формирование единой эффективной системы грузоперевозок. Перевозка грузов по железной дороге по праву занимает лидирующее место по объемам перевозимых грузов в российской транспортной системе. Объясняется это тем, что железнодорожным транспортом перевозят все виды грузов, при этом объемы перевозимого груза могут быть любыми – от 1 кг до сотен тонн. Рост масштабов грузоперевозок в Российской Федерации требует оптимизации и повышения эффективности деятельности железнодорожного транспорта и организации грузоперевозок.*

*Целью работы является исследование тенденций грузоперевозок в России в целях совершенствования организации грузоперевозок железнодорожным транспортом.*

*В процессе исследования использовались следующие методы исследования: системный, комплексный, целевой, программный и ситуационный подход, диалектический подход к изучению специфики и тенденций в сфере железнодорожных грузоперевозок, методы структурного и факторного анализа и синтеза, графических интерпретаций, статистические методы обработки данных.*

*Обоснованность и достоверность полученных результатов исследования основана на изучении и сопоставлении статистических наблюдений в сфере организации грузоперевозок железнодорожным транспортом в России, а также на достоверности и показательности задействованных эмпирических данных, целесообразности и корректности применения научных методов.*

**Ключевые слова:** грузоперевозки, железнодорожный транспорт, тариф, грузоотправитель, грузополучатель, грузооборот, продвижение груза, эффективность.

**Ж**елезнодорожный транспорт обеспечивает интеграцию и единство экономического пространства современной России, будучи государственно-образующим сектором, одновременно является стабилизирующим фактором государственной экономики. В современных условиях время актуальным является не просто перевозка грузов согласно сроку доставки, но и осуществление транспортного обслуживания с минимальными потерями при перевозке. В новых экономических условиях ключевой задачей железнодорожного транспорта является качественное транспортное обслуживание населения, грузоотправителей, грузополучателей, а также других организаций и физических лиц. В этих це-

лях необходимо задействовать качественные и одновременно удобные как для грузоотправителей, так и для грузополучателей технологии грузоперевозок, осуществлять перевозки с улучшенными и более высокими скоростями, согласовывать ритмы работы потребителей, поставщиков, оптимизировать время доставки грузов, своевременно информировать грузоотправителей и грузополучателей о продвижении груза, обеспечивать качество всего комплекса оказываемых услуг.

Привлекательность ж/д перевозок с экономической точки зрения и срока службы вагонов (более 30 лет) делают этот способ доставки – как для

заказчиков, так и для перевозчиков, наиболее выгодным.

Тем не менее, несмотря на неоспоримые достоинства, у железнодорожных перевозок есть ряд недостатков, в числе которых – скорость передвижения поездов. Из-за этого сроки доставки становятся больше, так как железнодорожные составы движутся довольно медленно, и необходимо перед каждой перевозкой составить график движения. Помимо прочего, главной проблемой российских железнодорожных перевозок является монополия. Железнодорожные тарифы могут часто меняться, а у собственников вагонов не всегда удаётся получить разрешение от РЖД на перевозки.

Выше сказанное подтверждает необходимость исследования условий и тенденций в сфере грузоперевозок, а также оценки результативности и совершенствования организации грузоперевозок железнодорожным транспортом.

В железнодорожной отрасли грузоперевозки являются историческим видом деятельности. В Российской империи в 1913 г. грузооборот превосходил пассажирооборот почти в 2,5 раза, однако на сегодняшний день этот показатель увеличился на порядок, что объясняется как географией размещения, так и природными и климатическими различиями. За период с 2012 по 2015 гг. был отмечен рост объёмов внутренних грузоперевозок (в среднем 3% в год), что обусловило особое внимание к железнодорожным перевозкам.

Структура рынка грузоперевозок современной России традиционно включает следующие каналы транспортировки: автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, морской и воздушный. На текущий момент порядка 95% рынка грузоперевозок (исключая трубопроводный из анализа) составляют железнодорожные и автомобильные. При этом доля железнодорожных перевозок постоянно растёт.

На сегодня Россия стабильно занимает второе место в мире по объёму рынка грузоперевозок железнодорожным транспортом, что определяется объёмами товарооборота, а также интенсивным экспортно-импортным движением грузов. Для анализа текущего состояния сектора и приблизительного прогноза дальнейшего развития, необходимо учитывать массу факторов, в том числе и специфических.

Необходимо отметить, что 2015–2016 гг. оказались не простым для транспортной отрасли в целом по причинам санкций, роста налогов, сокращения потребительского спроса, одновременно с сокращением объёмов внешней торговли, что в значительной степени определило изменения в сфере транспорта. Сегодня большинством экспертов отмечается начало серьёзного кризиса в отрасли, о чем свидетельствуют статистические данные. По сведениям Росстата, за последние пять лет грузооборот почти не менялся. Однако за этой видимой стабильностью кроется один неприятный факт: на протяжении этого же времени отмечалось ежегодное снижение объёмов грузоперевозок.

Кроме того, анализ грузооборота в России за 2015 г. выявил ряд расхождений, а именно данные Росстата несущественно, но расходятся с данными ОАО «РЖД». По данным ОАО «РЖД» грузооборот железнодорожного транспорта в 2015 г. составил 2304,3 млрд. т-км, тогда как по информации Росстата – 2305,5 млрд. т-км. Очевидна разница (превышение) данных Росстата над цифрой ОАО «РЖД» на 0,05 % (1,2 млрд. т-км). Графически по видам транспорта грузооборот в процентном соотношении имеет представленный ниже вид (рис. 1).

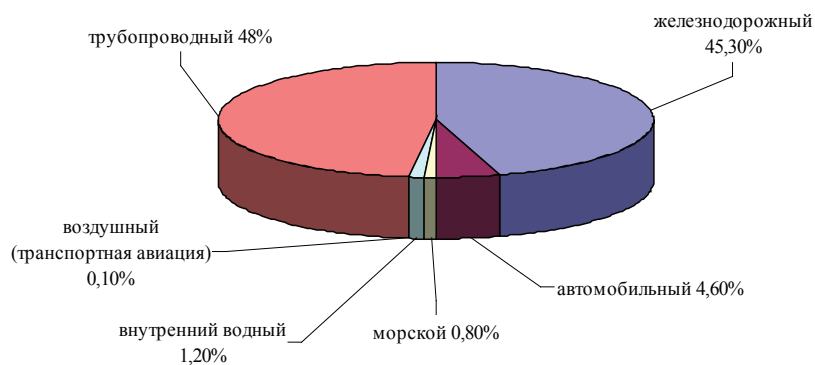


Рис. 1. Удельный вес различных видов транспорта в грузообороте в 2015 г. [9]

В процессе анализа данных без учёта трубопроводного транспорта, графическое представление

структуры грузооборота несколько изменяется и имеет вид (рис. 2).

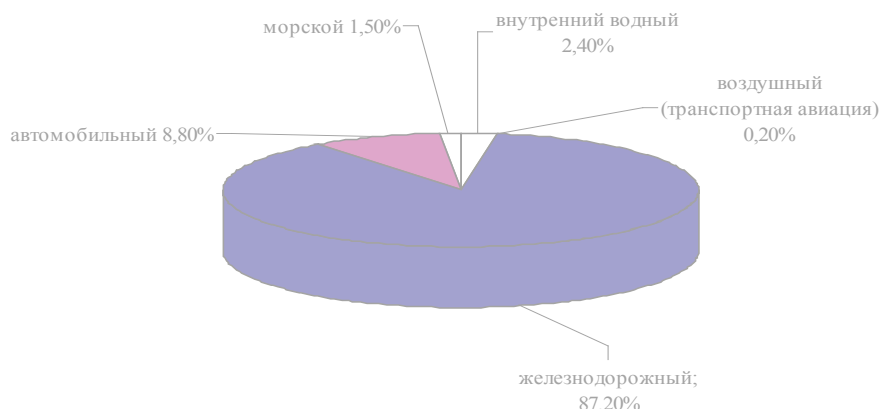


Рис. 2. Удельный вес различных видов транспорта в грузообороте в 2015 г. (без учета трубопроводного транспорта) [9]

Не снижающаяся популярность железнодорожных грузоперевозок в отдельных отраслях объясняется традиционно большими расстояниями между отправителем и получателем, к примеру, в тяжелом машиностроении, горнодобывающей сфере, отраслях перерабатывающей промышленности и ряде других сфер деятельности.

Для оценки эффективности грузоперевозок железнодорожным транспортом в экономической литературе существует масса подходов, основанных на множестве влияющих факторов. Выбор методики оценки определяется имеющейся информацией, ее качеством и количеством, а также конкретными внешними и внутренними факторами влияния (ситуацией). Тем не менее, для простоты расчетов все показатели эксплуатации железных дорог возможно поделить на две группы:

1. Количественные – характеризуют объемы грузоперевозок, а также работу подвижного состава

- грузооборот;
- грузонапряженность – густота перевозок, загрузка линии;
- пробег подвижного состава – вагонов, локомотивов, поездов;
- число погруженных и выгруженных вагонов – погрузка и др.

2. Качественные показатели – дают характеристику использования подвижного состава;

- скорость передвижения поездов;
- себестоимость грузоперевозок;

- производительность подвижного состава (вагонов и локомотивов);
- среднесуточный пробег подвижного состава;
- оборот и нагрузка вагонов,
- производительность труда и себестоимость перевозок [8].

На сегодняшний день грузовые перевозки дают более 80% общей выручки ж/д транспорта, поэтому их планирование имеет весомое значение и является основой всей системы производственно-хозяйственного планирования и управления в отрасли.

С переходом от плановой к рыночной экономике кардинальным образом изменилась система формирования планов грузоперевозок, однако их значимость для железных дорог осталась неизменной. Главным изменением стал переход от централизованной системы планирования к рыночным принципам и методам составления планов продаж в условиях обеспечения платежеспособного спроса на грузоперевозки. Эти изменения связаны с созданием крупнейшей транспортной компании – национальной вертикально-интегрированной транспортной корпорации ОАО «РЖД».

На сегодняшний день практически полностью отменена ранее существовавшая обязательная система предварительных долговременных, квартальных и месячных заявок министерств, ведомств на грузоперевозки. Транспортные предприятия и железные дороги получили хозяйственную самостоятельность в планировании продаж, выполнения работ (услуг) и формировании спроса. Но вместе с этим повысилась

их экономическая ответственность. Наряду с разрывом ранее существовавших хозяйственных связей в сфере грузоперевозок, произошло увеличение экспедиторских организаций, появились операторские компании, арендаторы, а также собственники грузовых вагонов. Это привело к увеличению конкуренции между различными видами транспорта и внутри железнодорожной отрасли [7].

Вызванный процессами экономической трансформации разрыв хозяйственных связей на транспорте потребовал развития таких корпоративных структур, которые позволили бы эффективно объединить всех участников технологической цепочки в рамках выбранной стратегии развития. Осуществление грузоперевозочных процессов в современности объединяют многочисленные компании и организации; к сотрудничеству компании подталкивают динамичные изменения в технике и технологии перевозок, динамика конъюнктурных изменений на рынке, а также масштаб и сроки доставки грузов. Одной транспортной компании, без привлечения других участников рынка, доставка груза самостоятельно становится почти не достижимой задачей.

Рост влияния крупных компаний на экономику отраслей и регионов вызывает необходимость оптимизации размеров и направлений грузопотоков на транспорте. Таким образом, современные организационные структуры в сфере железнодорожного транспорта нуждаются в разработке обоснованной, направленной на достижение перспективных целей политики, которая обеспечит успешное развитие в будущем. В складывающихся условиях стратегическое планирование призвано увязывать интересы всех заинтересованных групп в реализации стратегии компаний и делать ее работу более прозрачной, оптимальной и управляемой.

Сегодня главными компонентами и условиями успеха деятельности организаций практически в любых сферах деятельности, включая транспортировку грузов, являются: внедрение принципов системной корпоративной организации и управления, а также осуществление стратегического планирования и контроля. Залогом эффективности деятельности современных организационных структур является необходимость реализации стратегии планомерного и управляемого роста и развития в условиях следующих ограничений:

- пределы роста – экзогенны (находятся вне системы);
- пределы развития – эндогенны (заложены в самой системе).

В складывающихся обстоятельствах ОАО «РЖД» не только придерживается практики и мировых стандартов корпоративного управления, но и признает его необходимым условием повышения эффективности и результативности своей деятельности, а также обеспечения инвестиционного потенциала и привлекательности как головной компании, так и ее подразделений, а также обеспечения надлежащего реформирования в сфере железнодорожного транспорта. Немаловажен факт того, что с 2005 г. ОАО «РЖД» является членом некоммерческого партнерства «Национальный совет по корпоративному управлению», что в значительной степени определяет линию поведения руководства в процессе формирования системы корпоративного управления компании.

В условиях стремительного распространения новых технологий, изменения потребительских качеств услуг, глобальном развитии сетей связи в организации деятельности хозяйствующих субъектов, представляются два варианта реализации стратегии (модели) стабильного и динамичного роста на фоне расширения масштабов функционирования компаний [5]:

1. На основе использования внутренних резервов посредством накопления и расширения производства и оказываемых услуг (внутрикорпоративная интеграция, концентрация акционерного капитала, формирование и преумножение собственных накоплений) – что актуально и эффективно в рамках крупнейших компаний.

2. На основе использования привлеченных источников через реализацию стратегии и тактики внешних слияний и поглощений (диверсификация деятельности, межкорпоративная интеграция, перераспределение рисков).

Данная модель, как в первом, так и во втором случае предполагает в своей основе разработку внутрикорпоративной целевой программы, представленной в виде совокупности основополагающих принципов, критериев и методов организации деятельности компаний, а также стратегических целей и задач, направленных на обеспечение устойчивого и плодотворного развития компании на долгосрочную перспективу. Устойчивость обозначенной модели определяется состоянием следующих элементов: внешние и внутренние факторы влияния; потенциальные возможности или ограничения модели; стратегия; показатели эффективности проводимых мероприятий.

В новой, рыночной системе национального экономического регулирования, управление развитием

компаний и обеспечение ее конкурентоспособности играет важнейшую роль, что обуславливает необходимость разработки и внедрения срочных мер по формированию соответствующей системы управления. В

общем виде схема управления развитием современных транспортных компаний, на наш взгляд, должна иметь следующую конфигурацию (рис. 3):

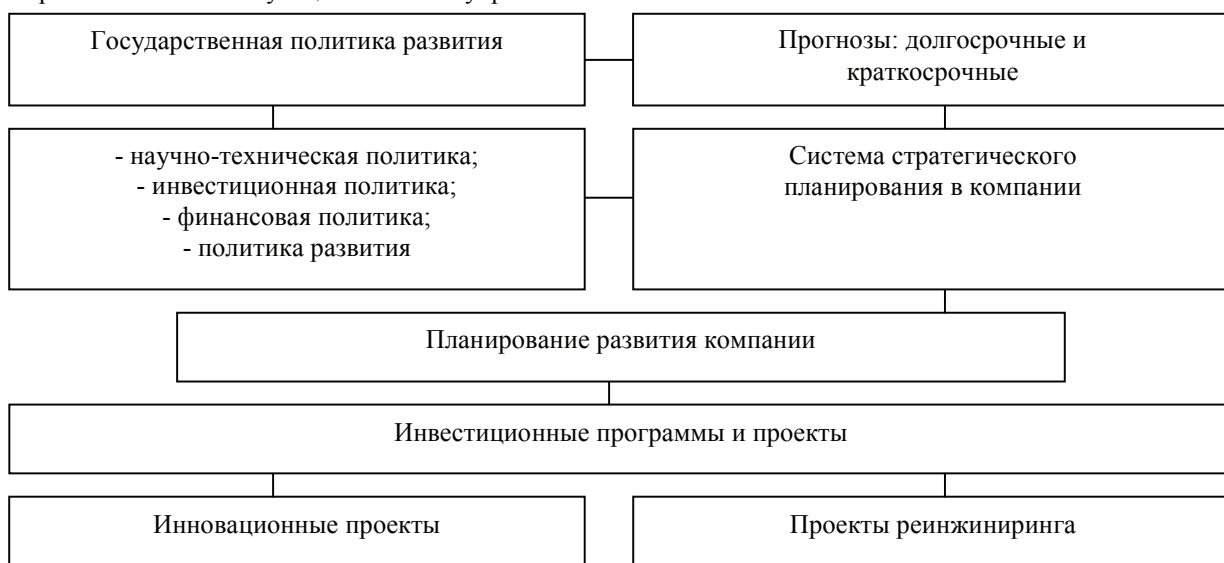


Рис. 3. Основные составляющие схемы управления развитием компании [5]

Сегодня в процессе разработки стратегических, оперативных и текущих планов перевозок активно используются статистические и экономико-математические методы планирования, что объясняется их большой точностью. В складывающихся обстоятельствах основными и наиболее активно используемыми методами планирования грузоперевозок являются маркетинговые, балансовые логистические, оптимизированные с использованием современных компьютерных информационных технологий.

Наряду с планированием в сфере грузоперевозок не меньшее значение имеет также прогнозирование и контроль. В последнее время стало трудно прогнозировать спрос на грузоперевозки, из-за непредсказуемых и резких изменений во внешней среде. В виду этого текущие планы перевозок фактически преобразовались в планы - прогнозы, т.е. на практике планирование осуществляется через прогнозирование. Вследствие нестабильности и роста конкуренции перспективное долгосрочное прогнозирование становится существенно ограниченным, однако, потребность в прогнозах остаётся большой. Сегодня прогнозирование осуществляется на основе прогнозов развития грузообразующих направлений экономики, результатов маркетинговых исследований, динамики валового внутреннего продукта, а также на основе использования экономико-математических ме-

тодов прогнозирования. На базе экспертных оценок, интуиции и знаний специалистов строятся прогнозы для крупных инвестиционных программ. Основными прогнозируемыми показателями считаются: объём грузоперевозок; грузооборот; средняя – усредненная дальность перевозок; грузонапряженность; инвестиционная потребность.

Результативность и оптимальность системы управления в сфере грузоперевозок обеспечивается эффективностью системы контроля. В рамках деятельности ОАО «РЖД», например, контролирующими органами являются: совет директоров (с участием с 2008 г. независимых экспертов); ответственность за оперативную работу компании несет коллегиальный исполнительный орган – правление; контроль за финансово-хозяйственной деятельностью осуществляют ревизионная комиссия, комитет совета директоров по аудиту, рискам и вознаграждениям, а также структурное подразделение ОАО «РЖД» – Центр контроля и внешнего аудита «Желдорконтроль» [7].

При прогнозировании спроса на грузоперевозки в зависимости от внутренних и внешних факторов применяют различные упрощённые методы расчёта, основными из которых являются: расчет прогнозных коэффициентов перевозимости продукции; расчет скорректированной с учетом изменений в размещении производительных сил величины средней дальности

перевозок; методы экстраполяции трендов и регрессионного анализа временных рядов за прошлые периоды; прогноз на основе динамики валового внутреннего продукта страны; методика выбора функций и построения корреляционных моделей (уравнений) прогноза спроса; метод сценариев прогноза.

С 2014 г. постепенно осуществляется переход на долгосрочное тарифное регулирование железнодорожных грузоперевозок методом доходности на инвестированный капитал. Уже в 2015 г. в этих целях (восстановления доходной базы ОАО «РЖД») было принято решение относительно индексации тарифов на 10% на основе предоставления бюджетных дотаций (30 млрд. рублей). Положительным фактом можно назвать то, что в текущем году индексация тарифов в среднем составила 9%.

В целях сокращения роста транспортных издержек на прогнозный период с 2017 по 2019 гг. планируется сдерживание (постепенное снижение) темпов роста тарифов на железнодорожные грузоперевозки, в этих целях уже сейчас положен старт разработке и внедрению системных мер, в рамках оптимизации издержек на фоне повышения общей эффективности ОАО «РЖД». В плановом периоде индексация тарифов на грузоперевозки ориентировочно составит 4% ежегодно. Так же, по оценкам Министерства экономического развития, за период с 2017 по 2019 гг. ожидается умеренно-приемлемый рост цен относительно услуг связанных с предоставлением грузовых вагонов для перевозок грузов железнодорожным транспортом; здесь необходимо отметить, что с 2013 г. действительно происходит снижение соответствующих ставок. С целью стимулирования грузоотправителей ОАО «РЖД» будет активно задействована практика использования механизма ценового коридора. При этом для недопущения нерыночных способов влияния на цены должны быть усилены меры антимонопольного контроля [2].

Тем не менее, несмотря на осуществленные и планируемые меры, по оценкам Министерства экономического развития РФ в период с 2000 по 2015 гг. тарифы на железнодорожные перевозки грузов выросли в 10 раз (в 1,7 раза выше инфляции). При этом прогноз на ближайшее будущее (с 2017 по 2019 гг.) далеко не радужный. К сожалению, применяемые ранее методы регулирования деятельности организаций в сфере грузоперевозок явились причиной формирования затратной модели деятельности компаний, занятых в сфере грузоперевозок, направленной на извлечение краткосрочной выгоды от использования

имеющихся активов, обуславливающей рост капитальных вложений, а также показывающей отсутствие действенных механизмов контроля их эффективности, это закономерно привело к сверхинфляционному росту тарифов без обновления действующих производственных мощностей и (или) улучшения их технического и технологического качества [4].

Относительно ближайших прогнозов в сфере грузоперевозок необходимо отметить, что последствия политико-экономического кризиса неизменно не прекращают оказывать влияние как на внутренние, так и на международные грузоперевозки. Первой косвенной причиной, оказывающей влияние на состояние рынка грузоперевозок, как отмечают аналитики, является перенасыщение рынка товарами длительного пользования; второй – уменьшение объемов промышленного производства во всех важнейших секторах экономики. Оба фактора могут привести к тому, что в недалеком будущем транспортные компании могут вплотную столкнуться с серьезными трудностями. Дополнительный риск связан с невыполнением обязательств по оплате со стороны заказчиков перевозок. Осложнение ситуации для грузоотправителей может быть связано с ограничениями доступа или ликвидности денежных средств; падением спроса на их товары (услуги); ужесточением государственной или банковской политики. Результатом указанных обстоятельств может быть уход с рынка мелких перевозчиков или их банкротство.

Помимо отмеченных проблем, к основным существующим рискам в сфере грузоперевозок можно отнести риски, связанные с:

- низкой пропускной способностью сети железных дорог (особенности в рамках пограничных переходов);
- относительное насыщение спроса на некоторых отраслевых рынках, как внутри России (например, автомобильный и железнодорожный рынки), так и за рубежом.

На текущий момент в качестве основных ориентиров деятельности организаций в сфере грузоперевозок в России можно обозначить следующие:

- разработка системы организационного управления, позволяющей учитывать максимально существующие экономические законы функционирования национального, международного рынков и законы организации, а также научные методики, методы и принципы принятия управленческих решений;
- не нарушение законодательства и исполнение требований права (международного, административ-

ного, гражданского, трудового, конкурентного, налогового, экологического и др.);

- повышение с одной стороны мобильности, с другой стороны – устойчивости и эффективности организационного функционирования (особенно важно в условиях динамично меняющейся внешней среды);

- повышение конкурентоспособности транспортных компаний и оказываемых услуг на основе концепций четкого и постоянного планирования, стратегического, оперативного, финансового, инновационного и других видов менеджмента;

- обеспечение всех заинтересованных лиц (учредителей, акционеров, инвесторов, поставщиков и др.) достоверной и релевантной информацией относительно финансово-экономического положения компании;

- защита прав сотрудников и партнеров организации и соблюдение корпоративной и социальной ответственности.

В рамках исследования нельзя не отметить, что скоротечные изменения в политической и экономической сферах страны приводят к изменению и усложнению организации грузоперевозок. Ожидается ужесточение требований, предъявляемых к компаниям, предоставляющими услуги по перевозке грузов.

В процессе анализа рынка грузоперевозок последних лет были выявлены следующие тенденции:

- повышение тарифов РЖД (в среднем рост на 10 %, а также надбавки на ряд экспортируемых грузов);

- снижение объемов импортируемых товаров, это связано с введенными санкциями по отношению к России;

- ослабление платёжеспособности заказчиков.

Для малых предприятий железнодорожные грузоперевозки по-прежнему невыгодны, из-за дополнительных расходов на погрузку, разгрузку и транспортировку до самого заказчика от ж/д станции.

В современной России железнодорожный транспорт имеет исключительное значение в жизнеобеспечении национальной экономики, а также осуществления качественных социально-значимых услуг в сфере перевозок. В силу природно-климатических, а также политико-экономических условий, огромных сухопутных пространств Российской Федерации, именно на железнодорожный транспорт возложена важнейшая задача осуществления перевозок с максимальным удовлетворением спроса. В связи с чем вопросы оценки результативности, совершенствования организации и планирования в сфере грузоперевозок железнодорожным транспортом являются актуальными, неоспоримо важными и требующими постоянного анализа и решения.

### Библиографический список

1. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 02.11.2013 г.) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» // Правовая справочно-информационная система «Гарант».
2. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» // Правовая справочно-информационная система «Гарант».
3. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 г. № 2600-р «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной системы» // Правовая справочно-информационная система «Гарант».
4. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2017 г. и на плановый период 2018 и 2019 г. // Правовая справочно-информационная система «Гарант».
5. Голикова, Ю. А. Организация и управление корпорациями в мировой экономике: учебное пособие [Текст] / Ю. А. Голикова. – Хабаровск: РИЦ ХГАЭП, 2005. – 96 с.
6. Соколов, Ю. И. Менеджмент качества на железнодорожном транспорте [Текст] / Ю. А. Соколов. – М.: Изд-во УМЦ ЖДТ (Маршрут), 2014. – 196 с.
7. Терёшина, Н.В Экономика железнодорожного транспорта [Текст] / под ред. Н.П Терёшиной, Л.П. Левицкой, Л.В. Шкуриной. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. – 536 с.
8. Туранов, Х.Т. Транспортно-грузовые системы на железнодорожном транспорте [Текст] / Х.Т. Туранов, М.В. Корнеев. – Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2008. – 445 с.
9. Официальный сайт компании. Российские железные дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rzd.ru>, свободный.

## References

1. Postanovlenie Pravitelstva RF ot 15.12.2001 № 848 (red. ot 02.11.2013) «*O federalnoj celevoj programme «Razvitie transportnoj sistemy» Rossii (2010-2020 gg.)*» [«About the Federal target program «Development of transport system of Russia»], Pravovaya spravochno-informacionnaya sistema «Garant».
2. Rasporyazhenie Pravitelstva RF ot 22.11.2008 № 1734-r «*Transportaya strategij Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda*» [The transport strategy of the Russian Federation for the period till 2030], Pravovaya spravochno-informacionnaya sistema «Garant».
3. Rasporyazhenie Pravitelstva RF ot 28.12.2012 № 2600-r «*Ob utverzhdenii gosudarstvennoj programmy «Razvitie transportnoj sistemy»*». [«About the approval of the state program «Development of transport system»], Pravovaya spravochno-informacionnaya sistema «Garant».
4. *Prognoz social'no-ekonomicheskogo razvitiya RF na 2017 g. i na planovyj period 2018 i 2019 gg.* [The forecast of socio-economic development of the Russian Federation in 2017 and the planning period of 2018 and 2019] Pravovaya spravochno-informacionnaya sistema «Garant».
5. Golikova Yu. A. *Organizaciya i upravlenie korporacijami v mirivoyj ekonomike* [Organization and management of corporations in the global economy], Yu. A. Golikova, Khabarovsk, 2005, 96 p.
6. Sokolov Yu. A. *Menedzhment kachestva na zhelezнодорожном транспорте* [Quality management in railway transport], Yu. A. Sokolov, Moscow, Marshrut, 2014, 196 p.
7. Tereshina N. V. *Ekonomika zhelezнодорожного транспорта* [Economy of railway transport], N. V. Tereshina, Moscow, FGBOU «Uchebno-metodicheskij centr po obrazovaniyu na zhelezнодорожном транспорте », 2012, 536 p.
8. Turanov X. T., Korneev M. V. *Transportno-gruzovj'e sistemy' na zhelezнодорожном транспорте.* [Transport-cargo systems on the railway transport], X. T. Turanov, M. V. Korneev, Ekaterinburg, UrGUPS, 2008, 445 p.
9. Oficial'nyj sait kompanii. *Rossijskie zhelezny'e dorogi.* [Russian railways]. Mode of access: <http://rzd.ru>.

---

## ORGANIZATION AND PLANNING OF FREIGHT TRAFFIC BY RAIL IN MODERN RUSSIA

**Ulia A. Golikova,**

professor, Petersburg State Transport University

**Abstract.** Rail transport in the Russian Federation has an exceptionally important value in the livelihood of a diversified economy, and implementation of socially important services of the transportation. The extent and dimensions of involvement of rail transport in domestic and international traffic are determined by a number of advantages compared with other types of transport. This applies to the railway transport capacity, operating characteristics, availability of infrastructure, etc.

In the conditions of the dynamic development of the national economy, enhance the efficiency of use of production capacity, reliability and a regularity of transport service of economy an important role is played by forming of a unified efficient transportation system. Transportation of goods (cargoes) by railway by right occupies a leading place in the volume of cargo transported in the transport system of Russia. It is explained by the fact that railway transport is transported by all kinds of goods, while amounts (volume) of the transported cargo can be any, from 1 kg to hundreds of tons.

The purpose of this work is the research of tendencies of cargo transportation in Russia for improvement of the organization of cargo transportation by rail.

In the course of the research the following methods of a research were used: system, integrated, target, program and situational approach, dialectic approach to studying of specifics and tendencies in the sphere of a railway cargo transportation, methods of the structural and factorial analysis and synthesis, graphic interpretations, statistical methods of information processing.

Validity and reliability of the received results of the research is based on studying and comparison of statistical observations in the sphere of the organization of cargo transportation by rail in Russia, and also on reliability and a representativeness of the involved empirical data, expediency and a correctness of application of scientific methods.



**Keywords:** cargo transportation, railway transport, tariff, consignor, freight turnover, goods promotion, transport efficiency.

---

**Сведения об авторе:**

*Голикова Юлия Александровна* – доктор экономических наук, профессор кафедры экономики и менеджмента в строительстве ГОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» (190031, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д. 9), e-mail: golikova\_ulia@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 26.11.2016.