DOI: 10.17117/na.2016.09.01.196

<http://ucom.ru/doc/na.2016.09.01.196.pdf>

Поступила (Received): 27.09.2016

Шатская И.И.
Современные проблемы и направления
совершенствования рынка грузоперевозок
железнодорожным транспортом
АО «Первая грузовая компания»

Shatskaya I.I.
Modern problems and ways of improving
rail freight market JSC "Freight One"

Изменения в экономической и политической ситуации, происходившие в РФ в 2014-2015гг., негативно отразились на состоянии отечественного рынка грузоперевозок железнодорожным транспортом. Результатом стало сокращение объемов предъявления грузов на сети и снижение ставок на услуги операторов. Для решения возникших проблем АО «Первая грузовая компания» поставила цели и определила инструменты, которые позволили ей оставаться в строю в непростой экономической ситуации

Ключевые слова: железнодорожные грузоперевозки, грузовые вагоны, подвижной состав, простой вагонов, клиенты

Changes in the economic and political situation that took place in Russia in 2014-2015., Had a negative impact on the domestic market state of rail freight. The result was a reduction in the volume of goods on presentation of the network and reduced rates for services of operators. To solve the problems of JSC "Freight One" set goals and identify the tools that allowed her to remain in service in a difficult economic situation

Key words: rail freight, freight cars, rolling stock, simple cars customers

Шатская Ирина Ивановна

Кандидат экономических наук, доцент
Университет путей сообщения
г. Москва, ул. Образцова, 9

Shatskaya Irina Ivanovna

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
University of railway engineering
Moscow, Obraztsova st., 9

Россия одни из мировых лидеров по интенсивности использования железнодорожного транспорта. По доле грузооборота, приходящегося на железнодорожный транспорт, Россия удерживает второе место в мире. Популярность железных дорог в стране обусловлена большой территорией страны и сырьевой структурой экономики. В период с 1998 года по 2008 год доля железнодорожного транспорта в грузовых перевозках непрерывно росла и составила более 100%. Увеличение доли железнодорожных перевозок происходило на фоне снижения грузооборота морского транспорта и медленного увеличения объемов на трубопроводном транспорте.

В кризисный 2008 году. грузооборот снизился почти всех видов транспорта. Грузооборот железнодорожного транспорта сократился на 11.8%, авто-транспорта на 16%, трубопроводного на 8.8%, внутреннего водного на 17.1%, воздушного на 2%, и лишь морского транспорта увеличился на 17.1% [1].

С 2010г. происходит незначительное увеличение грузооборота железнодорожного транспорта. В 2013 г. грузооборот составил 2196 трлн. т-км. В 2014 г. – 2301 трлн. т-км. За 2015 г. грузооборот увеличился на 0,2% с 2,032 до 2,306 трлн. т-км., что объясняется нестабильностью экономической ситуации, девальвацией рубля, обострением международных отношений в связи с ситуацией вокруг Украины и др.

В железнодорожных грузоперевозках в 2012-2015 г.г. наблюдаются две тенденции: относительно устойчивые объемы грузооборота железных дорог и воздействие внутреннего спада вместе с высокой ролью экспортной составляющей [2].

На протяжении последних восьми лет в использовании железнодорожного транспорта сокращаются общие объемы погрузок. Сократились объемы перевозок черных металлов, цветных металлов, лесных грузов (суммарное снижение с начала 2008 г. составило более 30%). С начала 2009г. рост погрузки практически остановился. Стагнация в перевозках железнодорожным транспортом соответствует остановке роста в промышленности. Кроме того, отрицательный эффект оказало повышение тарифов на грузовые перевозки на фоне сокращения ставок в автомобильном транспорте. В 2010г. погрузка стабилизировалась в районе 103 млн. тонн грузов в месяц. Максимум был зафиксирован в 2012 г. – 109 млн. тонн грузов, после чего за 2013 г. погрузки сократились на 2,8%, а результаты 2013 – 2014 г.г. оказались ниже уровня 2011 г. В 2015 г. показатель месячной погрузки опустился до 101 млн. тонн грузов, и с тех пор остается на этом уровне.

Негативной тенденцией рынка железнодорожных перевозок является падение эффективности использования рабочего вагонного парка. Произошедший рост общего и рабочего парка в после кризисный период опередил рост грузооборота и повлек за собой тенденцию, когда операторы начали испытывать сложности с обслуживанием возникающих заказов. В результате в 2010г. железные дороги недосчитались порядка 12 млн. тонн грузов. Производительность снизилась за счет увеличения доли простоев, снижения средней скорости движения, увеличения порожнего пробега.

Изменения в экономической и политической ситуации, происходившие в Российской Федерации в 2014-2015гг., негативно отразились на состоянии отечественного рынка грузоперевозок и транспортных услуг. Результатом стало сокращение объемов предъявления грузов на сети и снижение ставок на услуги операторов.

Исходя из выделенных тенденций, можно отметить основные проблемы для операторов железнодорожных перевозок в России.

Первая проблема – увеличение среднего возраста грузовых вагонов. Состояние активной части фондов РЖД: коэффициент износа грузовых вагонов составляет 85,9%; средний возраст грузовых вагонов 21 год. При этом, как

показывает статистика, средний возраст подвижного состава частных операторов составляет около 8 лет.

Вторая проблема – дефицит подвижного состава. Это происходит вследствие ежегодного выбытия подвижного состава, отслужившего срок службы, при этом обновление парка вагонов идет медленными темпами. В 2008 г. частные операторы начали активно обновлять подвижной состав по лизинговым схемам, однако в начале 2009 г. ухудшение экономической ситуации оказало негативное влияние на объёмы перевозок, в результате наблюдалось увеличение показателя простоя вагонов, что повлекло существенное снижение количества арендных договоров и, увеличение количества просроченных платежей. При этом выявилась и неравномерность спроса на определённые виды вагонов (хоппер – дозаторы, полувагоны), которая определяется сезонностью. Таким образом, при росте общего количества вагонов на сети железных дорог наблюдается их нехватка под погрузку в требуемых пунктах.

Третья проблема – отсутствие реально действующего механизма взаимодействия ОАО «РЖД» с операторами подвижного состава по эффективному регулированию рабочего парка.

Для решения возникшей проблемы (неразрешенные сценарии развития; прогнозирование, формирование и оценка сценариев развития рынка транспортных услуг; предоставление консалтинговых услуг), а также для упорядочения управления частным парком предложена модель взаимодействия между железными дорогами, грузоотправителями и операторами с участием координирующей структуры, представляющей интересы участников рынка.

Четвертая проблема – простой вагонов и порожний пробег. В принципах управления парком РЖД для грузоперевозок – минимизация порожнего пробега и перемещение порожняка (за счет монополии) туда, где ожидался дефицит погрузочного ресурса. Что не свойственно частным операторам (им выгоднее вернуть вагон без груза, обеспечив своевременный вывоз законтрактованной продукции). Контроль со стороны РЖД не возможен, а отсюда нехватка вагонов и, как результат, эффективность использования подвижного состава в целом снижается. Показатель встречных порожних пробегов вагонов стал расти с началом деятельности «Первой грузовой компании», которая на этапе своего становления сделала ставку на перевозку массовых грузов на длинные плечи.

Еще одна проблема при перевозке грузов порождается перекрестным субсидированием тарифов между видами грузов. Грузы разделены на три класса. Грузы 1-го класса (массовые) относительно дешевые сырьевые и топливно – энергетические (лесоматериалы, руда, кокс, уголь, цемент). Грузы 2-го класса относительно дорогостоящие (нефть и товары первой необходимости, сельскохозяйственная продукция, школьно-письменные принадлежности). Грузы 3-го класса – дорогостоящие грузы (готовая продукция). Тарифы на их перевозку формируются исходя из цены самих грузов. В результате нерентабельные перевозки одних грузов происходят за счет других. Разделение рынков порождает неэффективность, при которой операторы зачастую не осуществляют перевозок с небольшим порожним пробегом, если эти перевозки не соответствуют их рынку. В условиях сокращения инвентарного парка в отрасли возникли недообслуживаемые сегменты.

ОАО «Первая грузовая компания» – крупнейший оператор грузовых железнодорожных перевозок в России (образована в 2007г.).

Более 80% грузоотправителей в России пользуются услугами ОАО «Первая грузовая компания». Компания установила прочные партнерские отношения с большинством крупнейших промышленных предприятий России и занимает значительные доли в их общей погрузке. Основными клиентами Компании являются: СГ «Мечел», ОАО «СУЭК», УК «Кузбассразрезуголь», ОАО «Северсталь», ОАО «Лукойл», ОАО «Роснефть», ОАО «ТНК ВР Холдинг», ЗАО «Евроцемент групп» ОАО «Новоросцемент», ЗАО «ФосАгро», ОАО «ЕвроХим» и другие.

Грузооборот ОАО «Первая грузовая компания» в 2015 г. достиг 361 млрд. т-км, доля компании в общем объеме перевозок по сети РЖД составила 15,2%.

Значительную долю в перевозках ОАО «Первая грузовая компания» занимают грузы угольного и нефтяного комплекса Российской Федерации, которые поставляются на экспорт через порты России, стран СНГ и Балтии, а также нефтеналивные грузы, руда, черные металлы, строительные грузы цемент, минеральные удобрения, перевозимые во внутрироссийском сообщении. Эти перевозки имеют большую дальность, обеспечивают максимальную загрузку вагонов и, соответственно, наибольший грузооборот. На фоне негативного тренда снижения динамики рынка компания достигла увеличения объемов перевозок в ряде сегментов, включая руды черных и цветных металлов – на 12,8%, цемент – на 5,7%, цветные металлы – на 58,6%.

Выручка АО «Первая грузовая компания» в 2015 г. снизилась на 9% и составила 83,2 млрд. руб. (запрет эксплуатации вагонов с продленным сроком службы, за счет чего компания провела обесценение гудвилла и основных средств на сумму 25,3 млрд. руб. и курсовые разницы в размере 1,4 млрд. руб. от переоценки валютных обязательств).

Для оценки возможностей и угроз ОАО «Первой Грузовой Компании» на рынке железнодорожных перевозок России, в результате проведенного SWOT-анализа (анализ внешних факторов воздействия на Общество (возможности и угрозы) и внутренних факторов работы Общества (сила и слабости)) сделаны следующие выводы.

Сильными сторонами общества «Первая грузовая компания» являются:

- диверсифицированный ресурс собственных грузовых вагонов, позволяющий оказывать услуги широкому кругу клиентов, применяя гибкую ценовую политику;
- возможность предоставления услуг на всей территории РФ посредством разветвленной филиальной сети;
- возможность предоставления транспортно-экспедиционных услуг, как в стране, так и за рубежом за счет сформированных широких деловых отношений с партнерами.

Слабыми сторонами общества «Первая грузовая компания» являются:

- ограниченность реализации имеющегося потенциала вследствие не урегулирования правового статуса оператора грузовых железнодорожных перевозок;

- высокая доля затрат на содержание вагонного парка вследствие значительной изношенности;
- недостаточное информационно-технологическое обеспечение производственных процессов.

Возможностями общества «Первая грузовая компания» являются:

- повышение качества обслуживания клиентов за счет обновления и реструктуризации вагонного парка;
- расширение спектра предоставляемых услуг посредством развития новых направлений бизнеса;
- развитие транспортно-экспедиционного обслуживания (стивидорные услуги и таможенно – брокерское обслуживание);
- становление внутренней логистической системы предприятий.

Угрозами для общества «Первая грузовая компания» являются:

- сокращение объемов перевозок в результате спада промышленного производства и введения санкций;
- усиление конкуренции в наиболее доходных сегментах рынка железнодорожных перевозок;
- усиление межвидовой конкуренции (морские перевозки и перевозки автомобильным транспортом).

Проблемы в области железнодорожных перевозок «Первой Грузовой Компании», как и всех операторов в целом, были классифицированы, в виде рисков по группам и представлены в годовом отчете компании за 2015 г. Классификация включает две основные группы рисков: макроэкономические и отраслевые риски (риск сохранения санкций, экономическая нестабильность в Украине и риск ужесточения государственного регулирования в отрасли) и специфические для компании риски (эксплуатационный риск и риск сохранности активов, коммерческий риск, финансовый риск, риск несоответствия законодательству, операционный, инвестиционный и информационный риски).

Перспективы развития и оптимальный план достижения целевого состояния «Первой Грузовой Компании» определяются в четком соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. и Стратегией развития холдинга «РЖД» на период до 2030г. В 2009г. была разработана стратегия развития ОАО «Первая грузовая компания» до 2020г. Перспективами Компании, согласно стратегии, являются: увеличение доли на внутреннем рынке перевозок грузов; географическая экспансия; продуктовая диверсификация.

Ключевыми стратегическими направлениями деятельности компании в 2015г. стали реализация целевых программ повышения эффективности, оптимизация технического обслуживания и ремонтов подвижного состава, рост доли высокодоходных перевозок.

Стратегия развития АО «Первая грузовая компания» базируется на расширении рыночных компетенций на основе использования уникального опыта управления крупнейшим частным парком грузовых вагонов в России: клиенто-ориентированности и нацеленности на глубокое понимание транспортно-логистических цепочек клиентов, удовлетворении их потребностей; ориентации на

долгосрочное партнерство с ключевыми клиентами, выстраивании взаимовыгодного сотрудничества, максимизации эффективности портфеля активов; рациональном управлении парком вагонов; повышении гибкости компании; адаптации структуры и масштабов бизнеса в соответствии с отраслевыми тенденциями; обеспечении финансовой устойчивости и ликвидности, минимизации рисков текущей деятельности [3].

Для решения поставленных целей и достижения намеченных перспектив компания использует определенные инструменты, и решает сложные задачи, которые позволяют ей оставаться в строю в непростой экономической ситуации.

АО «Первая грузовая компания» заинтересовано в дальнейшем поступательном развитии бизнеса перевозок грузов железнодорожным транспортом и нацелено на постоянное увеличение грузооборота Компании и, соответственно, рыночной доли. Успешная реализация данной задачи будет обеспечена, прежде всего, за счет последовательного выполнения программы обновления и модернизации подвижного состава, а так же дальнейшего формирования инфраструктуры вагонного хозяйства.

Техническое переоснащение парка является одной из приоритетных задач для АО «Первая грузовая компания». В силу возрастной структуры подвижного состава, компания направляет значительную долю доходов на его содержание. Кроме того, многие модели вагонов являются устаревшими и их технические характеристики зачастую не соответствуют возрастающим требованиям клиентов. В собственности АО «Первая грузовая компания» более 147 тыс. грузовых вагонов, в том числе 82 тыс. полувагонов, 32 тыс. цистерн, 16 тыс. крытых вагонов, 9 тыс. цементовка, 4,9 тыс. платформа, 2,3 тыс. минераловка, 1 тыс. прочие со средним возрастом в 16,3. Без учета парка с истекшим сроком службы [3].

Правительством РФ в 2014 – 2015 гг. были приняты меры в части ограничения продления срока службы железнодорожного подвижного состава, целью которых явилась поддержка вагоностроительных предприятий. Но это обстоятельство привело к выводу из строя большого количества грузового парка компании, что также повлияло на снижение финансовых показателей компании в 2015г.

В 2012 г. ОАО «Первая грузовая компания» закупило 15-16 тысяч новых грузовых вагонов на сумму около 21 млрд. руб. Приоритетным направлением на тот момент явилась закупка полувагонов. Произошла не только замена старых вагонов, но и комплектация парка новыми моделями, имеющими улучшенные технические характеристики. Осуществление закупок новых грузовых вагонов в указанном количестве с одновременным исключением из парка старых и с истекшим сроком службы вагонов, последовательном выполнении программы модернизации и технического переоснащения подвижного состава позволило обеспечить перевозочный процесс, привлечь новых клиентов, снизить эксплуатационные издержки и при этом уменьшить средний возраст вагонов.

Однако приобретение новых вагонов в настоящий период времени для операторов не целесообразно, так как не обеспечивает приемлемую норму прибыли на инвестированный капитал и одновременно аренда или приобретение

бывших в употреблении вагонов намного эффективнее, чем их покупка. Также на приобретение новых вагонов существенное влияние оказывают: ставка доходности подвижного состава (около 30 лет), цена вагона (цены на грузовые вагоны увеличились на 15-20% по отношению к началу 2015 г. и на 25% к уровню 2014 г.) и стоимость кредитования (около 18-20% годовых) на финансовом рынке

Компания «ПГК» ориентируется на инновационные технологии и готова расширять сотрудничество с предприятиями, которые будут производить конкурентоспособные грузовые вагоны с прогрессивными параметрами такими как, минимальные эксплуатационные затраты и повышенная безотказность, при условии финансовой поддержки государства. Если же такая поддержка будет недоступна, замещение выбывающего парка будет обеспечено за счет привлеченного парка, дальнейших мероприятий по повышению эффективности использования и модернизации имеющегося парка. Совокупность экономических показателей, сложившихся на сегодняшний день, не позволяет АО «ПГК» рассматривать возможность приобретения нового подвижного состава в 2016 г.

В 2010 г. Компания начала реализацию проектов реконструкции подвижного состава, находящихся в управлении ОАО «Первая грузовая компания», предусматривающих их техническое переоснащение и повышение эффективности работы. Общий объем финансовых вложений на реконструкцию подвижного состава в 2012 г. составил около 2 млрд. руб. Основные объемы ремонта компания производит в собственном вагоноремонтном предприятии «Грязи» (в 2014 г. ОАО «Первая грузовая компания» получила стопроцентный контроль над предприятием) и возможность существенно расширить спектр оказываемых услуг за счет планируемого технического перевооружения предприятия. Доля вагоноремонтного предприятия «Грязи» на рынке в 2015 г. составила 17,7%, объем ремонтов более 78 тыс. вагонов.

В 2015г. собственное вагонное депо Грязи, принадлежащее АО «ПГК», получило сертификат на продление срока службы старых грузовых вагонов по единым техническим условиям. АО «Вагоноремонтное предприятие (ВРП) «Грязи» получило сертификат на модернизацию двух моделей универсальных платформ с продлением срока службы. На площадке ВРП «Грязи» подготовлено 100 платформ, еще 20 платформ в вагонном ремонтном депо Челябинска (обособленном структурном подразделении АО «Вагонная ремонтная компания-2»). Модернизация с продлением срока службы платформ предусматривает полное восстановление рабочего ресурса вагонов. При этом расходы на обновление ресурса значительно ниже, чем затраты на приобретение аналогичного по своим техническим и эксплуатационным характеристикам нового подвижного состава, что позволяет не увеличивать финансовую нагрузку на грузоотправителей. До конца 2016г. АО «ПГК» планирует модернизировать более 1,6 тыс. собственных платформ, 1,35 тыс. из них – в собственном депо.

В 2015 г. ОАО «Первая грузовая компания» модернизировала 10 вагонов (ремонт кузова, автосцепки, тележек, колесных пар, укрепление основных конструктивных элементов и заменена тормозного оборудования) в депо Челябинск, тем самым продлив срок службы отремонтированного парка до 33 лет.

Часть вагонов в этот период была списана, в силу того, что истек нормативный срок службы [3].

Эффективное использование объектов инфраструктуры вагонного хозяйства позволило компании: повысить эффективность использования цистерн за счет сокращения времени простоя в ожидании промывки – пропарки; подготовку подвижного состава под погрузку и в ремонт; улучшить качество обслуживания клиентов; снизить зависимость Общества от услуг сторонних организаций по подготовке подвижного состава и ценовых колебаний на соответствующие услуги. В состав инфраструктуры вагонного хозяйства АО «ПГК» входят промывочно-пропарочные станции: ППС Ачинск; ППС Зеледино; ППС Комбинатская; ППС Никель; ППС Осенцы; ППС Татьяна; ППС Сызрань.

ОАО «Первая грузовая компания» планирует в ближайшие два года закупить и начать эксплуатацию 10 локомотивов для перевозок грузов предприятий группы ОАО «НЛМК» (Новолипецкий металлургический комбинат). Компания, также рассматривает возможность использовать локомотивы на ряде маршрутов – например, на перевозке железорудного сырья на участке Стойленский ГОК – НЛМК (один локомотив уже курсирует на этом участке) О том, что ОАО «Первая грузовая компания» планирует закупить до 20 локомотивов было озвучено еще в 2013 г., но так как процедура получения разрешения для выхода на пути общего пользования частного локомотива достаточно длительная и РЖД выдают разрешение, исходя из возможностей сети, то решение этого вопроса временно отложено [4].

Одним из наиболее значимых перспектив АО «Первая грузовая компания» является расширение рынков сбыта за счет выхода компании на рынки государств пространства колеи 1520. В конце 2009 г. ОАО «Первая грузовая компания» создало совместную компанию с финскими железными дорогами Freight One Scandinavia Oy. Создание этого проекта послужило двигателем для увеличения текущего объема перевозок ОАО «Первая грузовая компания» и VR-Group в экспортном, импортном и транзитном сообщении между Россией и Финляндией.

В 2008-2009 г.г. ОАО «Первая грузовая компания» заявила о себе на рынке нефтеналивных грузов Средней Азии: Казахстане; Узбекистане; Туркменистане. В целях закрепления своих позиций и развития бизнеса в Средней Азии она открыла в 2014 г. дочернее общество в Казахстане – ТОО «ПГК – Центральная Азия», которое предоставляет весь спектр услуг самой компании по перевозке грузов и позволяет ей наиболее эффективно оперировать парком за счет оптимизации логистики, организации обратной загрузки и диспетчеризации на территории Республики.

Сейчас компания работает и обеспечивает потребности клиентов на всем пространстве 1520 благодаря подписанным соглашениям о сотрудничестве с Республикой Беларусь, Украиной, Казахстаном, Азербайджаном, Арменией, Латвией, Литвой, Эстонией, Финляндией.

Расширение географии бизнеса предполагает следующие перспективы для ОАО «Первая грузовая компания»: привлечение дополнительных объемов

перевозки грузов; диверсифицирование страновых рисков, за счет ведения бизнеса в различных регионах; эффективное использование собственного вагонного парка, не допуская его непроизводительного простоя.

В 2013г. Московский филиал ОАО «Первая грузовая компания» впервые осуществил перевозку из Польши 825 тонн строительных грузов в крытых вагонах. Для транспортировки импортных товаров специалистами филиала разработана логистическая схема с использованием обратной загрузки порожних вагонов «Первой грузовой компании», подаваемых с ближайших станций Украины и Молдавии. Такая схема позволила «Первой грузовой компании» повысить эффективность использования подвижного состава за счет сокращения порожнего пробега после выгрузки на территории других государств, а также увеличить объемы перевозимых грузов в условиях сезонного дефицита крытых вагонов [4].

В результате введения санкций Украину покинула почти половина российских грузовых вагонов, принадлежащих «Первой грузовой компании» и ее дочернему предприятию «Первая грузовая компания в Украине». «Укрзализныця» не принимает к перевозке грузы в вагонах оперирования ОАО «Первая грузовая компания» и ее дочернего предприятия – ООО «Первая грузовая компания в Украине» и не осуществляет погрузку в эти вагоны.

Текущая ситуация на Украине и связанные с ней события увеличили предполагаемые риски ведения бизнеса в Российской Федерации. Введение экономических санкций против российских физических и юридических лиц со стороны Европейского Союза, США, Японии, Канады, Австралии и прочих стран, равно как ответные санкции со стороны Правительства Российской Федерации привели к усилению экономической неопределенности, включая большую волатильность рынка капитала, обесценение российского рубля, сокращение одновременно внутренних и внешних прямых инвестиционных потоков и значительное снижение доступности кредитов. Данное изменение среды не оказало существенного влияния на операционную деятельность Группы, однако определить долгосрочный эффект от недавно введенных санкций, равно как и угрозы дополнительных санкций представляется затруднительным [5].

В рамках расширения спектра оказываемых услуг, приоритетной задачей для АО «Первая грузовая компания» является организация мультимодальных перевозок. Компания будет выступать единым логистическим оператором, предоставляющим клиентам комплексную транспортно-экспедиционную услугу по доставке и перевалке груза в портах. Перевозки различными видами транспорта не должны конкурировать между собой, а должны взаимно дополнять друг друга. Кроме того, не стоит забывать и о развитии международных транспортных коридоров, которые проходят по территории России. Необходимо повышать уровень качества предоставляемых услуг в первую очередь на этих направлениях.

Учитывая то, что в структуре перевозок грузов уголь, руда и металлы занимают значительную долю, предоставление нового сервиса позволит не только обеспечить дополнительные источники дохода, но и более эффективно использовать подвижной состав ОАО «Первая грузовая компания» путем

сокращения простоев вагонов под операциями и оптимального управления вагонопотоками.

Изменение логистики и коммерческой политики, отказ от ряда низкодоходных грузов и направлений, а также от работы с рядом клиентов с низкой платежной дисциплиной, позволит значительно улучшить структуру перевозимых грузов и добиться роста доли высокодоходных перевозок

В течение всего периода работы Компания уделяла адресное внимание расширению пакета услуг, предлагаемых на рынке клиентам. На данный период времени пакет стал включать в себя около 20 услуг, которые можно разделить на следующие составляющие: – технологическая; – вагонная; финансовая; экспедиторская; логистическая, в том числе организация новых маршрутов для поставок продукции клиентов на рынки сбыта. Традиционная услуга по предоставлению подвижного состава дополняется по желанию клиентов сервисом по доставке, погрузке, закреплению груза на вагоне, выгрузке груза из вагона и его доставке к месту назначения. Политика расширения каналов взаимодействия с клиентами получила распространение в 2015 году через открытие в ПГК единого колл – центра.

АО «ПГК» необходимо совершенствовать и расширять практику предоставления клиентам дополнительных услуг по внутризаводской логистике, комплексным логистическим и экспедиторским решениям.

В настоящее время АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК, основной актив UCL Rail) возглавила рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава «ТОП-30 «INFOLine RailRussia TOP» по итогам 2015 г. Рейтинг оценивает показатели операционной и финансовой деятельности крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава России.

Согласно оценкам рейтинга, ПГК лидирует среди 30 крупнейших операторов грузовых железнодорожных перевозок, на которые приходится более 79% парка подвижного состава России, по количеству вагонов в управлении, выручке, объемам грузоперевозок и величине грузооборота [3].

Список используемых источников:

1. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru/.
2. Бюллетень социально-экономического кризиса России. Вып. № 8. Декабрь 2015.
3. Официальный сайт АО «Первая Грузовая Компания». URL: <http://www.pgkweb.ru/>
4. Агентство экономической информации «ПРАЙМ». URL: <http://1prime.ru/transport/20130705/764683727.html>
5. Консолидированная финансовая отчетность за 2015 г. Акционерного общества «Первая Грузовая Компания».