DOI: 10.17117/na.2016.10.01.230

<http://ucom.ru/doc/na.2016.10.01.230.pdf>

Поступила (Received): 28.10.2016

Микрюкова Ю.В., Маракулина И.В. Маркетинговое исследование рынка грузовых перевозок железнодорожным транспортом

Mikrukova Yu.V., Marakulina I.V.
Market research of freight traffic by rail

Представлены результаты маркетингового исследования рынка грузовых перевозок железнодорожным транспортом. Данные анкетирования респондентов обработаны в SPSS Statistics с применением методов описательной статистики. Выявлены факторы, влияющие на увеличение доли грузовых перевозок железнодорожным транспортом

Ключевые слова: маркетинговые исследования, грузовые перевозки, железнодорожный транспорт

Presents the results of marketing research of the market of freight traffic by rail. Data survey respondents processed in SPSS Statistics using the descriptive statistics methods. The factors influencing increase in a share of freight transportation by railway transport are revealed

Key words: marketing research, freight transportation, railway transport

Микрюкова Юлия Васильевна

Магистрант

Вятская государственная сельскохозяйственная академия

г. Киров, Октябрьский пр., 133

Mikrukova Yulia Vasilevna

Master

Vyatka state agricultural academy

Kirov, Oktyabrsky ave., 133

Маракулина Ирина Викторовна

Кандидат экономических наук, доцент, зав. кафедрой

Вятская государственная сельскохозяйственная академия

г. Киров, Октябрьский пр., 133

Marakulina Irina Viktorovna

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Head of Department

Vyatka state agricultural academy

Kirov, Oktyabrsky ave., 133

Железнодорожный комплекс имеет особое стратегическое значение для России. Он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов граждан.

Для того чтобы правильно выстроить стратегическую программу развития железнодорожного транспорта, обеспечивающую достижение нового качества транспортного обслуживания отраслей экономики и населения России, следует ориентироваться на существенное повышение эффективности деятельности и глубокое понимание состояния транспортного рынка и его развивающихся тенденций [2].

Важнейшим элементом транспортного комплекса страны является железнодорожный транспорт, на путях которого зарождается и погашается более 80

% грузопотоков. Модернизация экономики страны, качественное изменение ее структуры, формирование новых точек экономического роста будет затруднено без опережающего развития железнодорожного транспорта. Гипотеза исследования заключается в подтверждении того, что на рынке грузоперевозок для достижения баланса интересов железнодорожного транспорта и грузовладельцев, необходимо четко выделить факторы, влияющие на увеличение доли грузоперевозок железнодорожным транспортом, что позволит укрепить конкурентоспособность железнодорожных перевозок грузов [1].

В работе представлены результаты маркетингового исследования описательного характера. В ходе маркетингового исследования использован эмпирический метод, в частности проведен опрос с помощью анкетирования целевой аудитории.

Для анализа полученной информации, установления количественных зависимостей между изучаемыми явлениями были применены различные математические и статистические методы. Они помогли оценить результаты исследования. С помощью статистических методов определяются средние величины полученных показателей, среднее квадратическое отклонение, коэффициент вариации и др. Для поведения этих подсчетов использовался редактор данных SPSS Statistics и справочные таблицы.

Расчет объема выборки выполнен на основе статистического анализа, исходя из требований надежности и достоверности полученных результатов 95% и допустимой ошибки выборки 10%.

Выборка респондентов из генеральной совокупности осуществлялась произвольно и включала в себя 110 организаций, владельцев различных категорий грузов. В процессе опроса ряд респондентов ответили не на все вопросы или вообще не прошли анкетирование, в результате чего 14 анкет были отсеяны как непригодные для исследования. Специально разработанные анкеты высылались на электронную почту или по факсу в организации.

В опросе приняли участие 96 респондентов. В том числе компании занимающиеся перевозкой следующих категорий грузов:

- Каменный уголь – 11
- Нефть и нефтепродукты – 32
- Металлы – 16
- Лесоматериалы – 12
- Минеральные удобрения – 18
- Прочие – 7.

В результате опроса все респонденты были поделены на 3 группы в зависимости от объема грузооборота за 2015 год:

- До 3 млн тонн – 33 респондента,
- От 3 до 6 млн тонн – 42 респондента,
- Свыше 6 млн тонн – 21 респондент.

По данным опроса наибольшие препятствия для увеличения доли перевозок железнодорожным транспортом создает уровень железнодорожных тарифов. Наименьшим препятствием являются длительные сроки доставки/ низкие скорости.

В исследуемой выборке у 19 респондентов почти полностью удовлетворяются заявки под погрузку. Менее 25% заявок удовлетворяются у 27 респондентов.

Качество услуг по сопровождению и охране грузов с привлечением частных охранных компаний по данным опроса улучшит качество услуг (42,7%). 28,1% респондентов считают, что это увеличит стоимость услуг. 21,9% считают, что это создаст лишние проблемы при железнодорожных перевозках.

54,2% респондентов считают, что не произойдет увеличения объема грузоперевозок железнодорожным транспортом, если автоперевозки подорожают на 15-25% за год.

Среди 96 респондентов 41 считают, что развитие новых контейнерных сервисов мало что изменит в качестве транспортных услуг, 37 считают, что изменения произойдут при условии гибких тарифов, 11 считают, что контейнерные сервисы ускорят доставку грузов.

При повышении тарифов РЖД за вагоны с истекшим сроком и продленным сроком службы наибольшее количество респондентов (44,8%) готовы платить тариф, используя имеющиеся вагоны.

ОАО «РЖД» берет на себя обязательства по обеспечению провозных способностей, но взамен настаивает на том, чтобы грузовладельцы подтверждали объемы погрузки. 40,6% респондентов считают, что такая схема должна стать постоянной, 29,2% что данное решение не поможет привлечь дополнительные грузопотоки, 28,1% считают, что это повысит сервис на сети РЖД, лишь 2% опрошенных считают, что ничего менять не нужно.

Среди 96 респондентов большинство (75%) считают целесообразным изменение единицы тарификации при перевозке грузов. Наибольшее количество респондентов предпочли бы для тарификации тонно-километры брутто.

Таким образом, в результате исследования выявлены факторы, влияющие на объемы перевозок железнодорожным транспортом. Данные факторы и особенности необходимо учитывать при формировании стратегии Компании, повышения экономической эффективности эксплуатационной работы в условиях экономической нестабильности.

Список используемых источников:

1. Микрюкова Ю.В., Маракулина И.В. Особенности развития рынка железнодорожных грузоперевозок // Актуальные вопросы экономики региона: анализ, диагностика и прогнозирование. 2016. С. 215-218.
2. Постников С.Б. Актуализация теоретических подходов к экономике и организации железных дорог // Экономика железных дорог. 2015. №3. С. 43-59.