



# Методы определения неудовлетворенного спроса



Максим ФЕЙЛО

Maxim B. FEILO

**Исходя из сложившихся представлений о неудовлетворенном спросе на грузоперевозки, автор суммирует причины явления и называет источники информации для прогнозирования реальных объемов транспортировки грузов по железной дороге. Сформированы подходы к решению проблем спроса с учетом рыночных механизмов.**

**Ключевые слова:** перевозка грузов, железная дорога, неудовлетворенный спрос, экономические потери, методы анализа, прогноз.

*Фейло Максим Богданович — заведующий отделением бизнеса и технико-экономического проектирования ОАО «Институт экономики и развития транспорта» (г. Москва).*

**Н**еудовлетворенный спрос на перевозку грузов представляет собой потребность в продукции (транспортировке), которую невозможно обеспечить в данный период времени по причине недостаточных производственных мощностей, необходимости модификации технических средств, снижения цены, изменения вида и форм оплаты и др.

Различают следующие виды неудовлетворенного спроса на перевозки:

**1. Явный** — когда покупатель (грузовладелец), имея определенные финансовые возможности, не может приобрести нужный ему товар (услуга по перевозкам) по разным причинам.

**2. Скрытый** — проявляется при покупке товара или услуги, которые не являются полноценными заменителями отсутствующего товара или предлагаемой услуги либо вообще не связаны с ними отношениями взаимозаменяемости.

**3. Отложенный** — перенесенный на какое-то время по своим причинам спрос.

Причинами возникновения неудовлетворенного спроса, если ориентироваться на специфику железных дорог, являются:

## Источники информации при прогнозировании объема грузоперевозок

	Внутренняя отчетность холдинга «РЖД»	Внешняя информация
При анализе и моделировании ретроспективы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ключевые показатели грузовых перевозок по номенклатуре грузов: погрузка, грузооборот,</li> <li>• Перевозки по видам сообщений (экспорт, импорт, транзит, внутренние).</li> <li>• Загрузка всех 66 передаточных пунктов по номенклатуре грузов и видам сообщений с выделением перевозок через иностранные порты и прямого железнодорожного сообщения со странами ближнего и дальнего зарубежья.</li> <li>• Матрица железнодорожных корреспонденций с маршрутом следования по номенклатуре грузов и видам сообщений.</li> <li>• Тарифная грузонапряженность (средневзвешенная) участков сети ОАО «РЖД» по номенклатуре грузов.</li> <li>• Эксплуатационная грузонапряженность (средневзвешенная) участков сети ОАО «РЖД» по номенклатуре грузов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ВВП Российской Федерации и ВРП субъектов Российской Федерации.</li> <li>• Объемы добычи полезных ископаемых и производства отдельных видов продукции всего по стране, субъектам Федерации, отдельным предприятиям и компаниям.</li> <li>• Объемы отдельных видов продукции всего по стране и субъектам Федерации.</li> <li>• Объемы перевозок различных видов грузов смежными видами транспорта (автомобильным, морским, речным, авиационным, трубопроводным).</li> <li>• Объемы добычи, производства, потребления отдельных видов продукции на мировом рынке (в разрезе стран-поставщиков и потребителей).</li> <li>• Конъюнктура рынка (внутреннего и внешнего) основных видов продукции и транспортных услуг.</li> </ul>
При анализе и моделировании перспектив	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.</li> <li>• Стратегия развития и целевые параметры холдинга «РЖД» на период до 2015 года и основные перспективы его развития до 2030 года.</li> <li>• Инвестиционная программа развития ОАО «РЖД».</li> <li>• Программа развития хозяйств.</li> <li>• Финансовый план ОАО «РЖД».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Стратегии, концепции, программы социально-экономического развития Российской Федерации и объектов административно-территориального деления страны на средне- и долгосрочную перспективу.</li> <li>• Стратегии, концепции, программы, планы развития отраслей промышленности, крупнейших компаний, предприятий.</li> <li>• Планы развития смежных видов транспорта (автомобильного, морского, речного, авиационного, трубопроводного).</li> <li>• Прогнозы развития мировых товарных рынков.</li> <li>• Прогнозы изменения тарифов железнодорожного и смежных видов транспорта.</li> <li>• Прогнозы мирового импорта продукции, опирающиеся на анализ развития спроса на основных мировых рынках и анализ развития мировой ресурсно-производственной базы.</li> <li>• Прогнозы развития внутреннего спроса, опирающиеся на анализ российской природно-ресурсной и производственной базы.</li> </ul>

- несвоевременная подача подвижного состава;
- инфраструктурные ограничения;
- необеспечение подвижным составом;
- низкая пропускная способность железных дорог;
- рост числа пунктов промежуточного таможенного контроля;
- возрастание степени рисков повреждения и хищения грузов;
- отсутствие эффективных механизмов взаимодействия функциональных подразделений железнодорожного транспорта.

Ключевыми ресурсами при построении прогноза спроса грузовых перевозок на среднесрочную и долгосрочную перспективу могут считаться:

- прогнозы Минэкономразвития;
- прогнозы международных организаций и учреждений (IMF, WB и др.);
- отраслевые программы и стратегии;
- прогнозы ведущих научных организаций;
- информация от компаний-грузовладельцев;

- планы развития смежных видов транспорта;
- планы отдельных стивидорных компаний;
- программы и стратегии развития административно-территориальных единиц в зонах организуемой экономической деятельности.

Основные источники информации при прогнозировании объема перевозок грузов обозначены в таблице 1.

При составлении прогноза объема перевозок грузов необходимо использовать и информацию, получаемую в ходе маркетинговых исследований рынка железнодорожных перевозок и клиентуры.

Спрос с точки зрения определения общего уровня объемов перевозок по сумме и родам грузов, а также погрузки, грузооборота, перевозки по видам сообщений и номенклатуре товара можно прогнозировать на основе поэтапного составления:

1. Межотраслевого баланса по видам грузов.





2. Матрицы междорожных корреспонденций перевозок по сумме и родам грузов, видам сообщения (экспорт, импорт, транзит, внутренние).

3. Матрицы основных межстанционных корреспонденций перевозок грузов с маршрутом следования по видам сообщений (экспорт, импорт, транзит, внутренние).

4. Загрузки передаточных пунктов по сумме грузов и родам грузов, видам сообщений (с выделением перевозок через иностранные порты и прямого железнодорожного сообщения со странами ближнего и дальнего зарубежья).

Полнота удовлетворения спроса является одним из постулатов качества транспортного обслуживания. При рассмотрении показателей этого качества наиболее элементарным, конечно же, остается требование выполнения всех возникающих запросов на перевозки — плановых и внеплановых. Невыполнение подобного условия свидетельствует о дисбалансе между экономикой страны и транспортной инфраструктурой. Без преодоления такого дисбаланса нормальное экономическое развитие в дальней перспективе вряд ли возможно [1].

Уровень качества транспортных услуг определяется соотношением предъявленного и своевременно удовлетворенного спроса на перевозки. Причем предъявленный спрос можно рассматривать с трех позиций: это может быть общий объем производства в стране с учетом коэффициента перевозимости и доли транспортной компании на рынке, это может быть объем перевозок, максимально возможный при существующей пропускной и провозной способности железных дорог, и наконец, потенциальный спрос можно определять и как сумму заявок грузовладельцев на перевозки [2].

Следует отметить, что хотя рассматриваемый показатель носит как бы не качественный, а количественный характер, его надо относить к общей системе показателей качества транспортного обслуживания, исходя из принципа, что в данном случае «количество переходит в качество», и это обеспечивает полноту или комплексность общей оценки удовлетворенности спроса потребителей.

Для решения проблем неудовлетворенного спроса предлагается осуществлять:

- анкетирование клиентуры для выявления недостатков в работе железнодорожного транспорта;
- оперативную поддержку клиентов через WEB-ресурсы и телефоны горячей линии;
- нахождение способов сглаживания колебаний в распределении спроса по времени с помощью гибких тарифов и активного стимулирования;
- оказание помощи клиенту в выборе услуг и их выполнение;
- создание условий для гибкой адаптации производственных показателей на колебания спроса.

И общий методологический посыл: в составе потерь бюджетной эффективности от недоосвоения объема перевозок грузов целесообразно фиксировать финансовые потери (прибыли до налогообложения) перевозчика по всем основным направлениям сети, имея в виду оценки и реально получаемых доходов, и расходов ОАО «РЖД».

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Затраты на грузовые перевозки по участкам сети железных дорог/М. Е. Мандриков, А. М. Шульга, Н. Г. Смехова, М. В. Сугрובה.— М.: Транспорт, 1991.
2. Соколов Ю. И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев: Монография.— М.: Учеб.-метод. центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2011. ●

#### METHODS TO DEFINE PENT-UP DEMAND

*Feilo, Maxim B. – head of the branch of business and technical-and-economic engineering of JSC "Institute for transport economics and development" (Moscow).*

*Taking into consideration the existing concepts of pent-up demand on freight traffic the author summarizes its causes and defines the data sources, which can be used to forecast realistic volumes of railway cargo carriage. The article contains approaches to solution of the pent-up demand problem via market instruments.*

*Key words: freightage, railway, pent-up demand, economic losses, methods of analysis, forecasting.*

Координаты автора (contact information): Фейло М. Б. –Feylo@yandex.ru