Адаптация предприятия в конкурентной среде

Журавлёв Геннадий Геннадьевич
Студент ТИЭИ
Научный руководитель: **Ошевнев О.Е.**
Россия, г. Тула
E-mail: u055mk71rus@yandex.ru

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, по итогам проведенного в ходе преддипломной практики практического анализа можно сделать следующие выводы: [3]

1. осуществляет деятельность в условиях недостатка инвестиций. При существующем тренде по объемам финансирования отставание в темпах развития и модернизации инфраструктуры приведет к снижению темпов роста перевозок и негативным последствиям для экономики и грузовладельцев:

— в случае сохранения инвестиционного дефицита потенциал роста грузовых перевозок составит около 1,5% в среднем в год до 2020 года, около 0,5% до 2030 года при росте спроса на перевозки на в среднем в год;

— протяженность «узких мест» может возрасти до к 2020 году;

— существенно возрастет число ограничений по скоростям движения поездов, скорость и надежность доставки грузов будут снижаться, оборот грузовых вагонов продолжит замедляться, снизится безопасность перевозок, что приведет к снижению конкурентоспособности и железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта.

2. Возможное создание локальных перевозчиков и расширение парка частных локомотивов грозит сокращением доходов и прибыли" от грузовых перевозок. Продажа пакетов акций Ои других стратегически-значимых компаний приведет к снижению доходов" и росту дефицита средств на реализацию инфраструктурных проектов.

3. Снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта и дальнейший уход высокодоходных грузов на другие виды транспорта приведет к низким темпам роста доходной базы Холдинга при сохранении постоянных издержек, что потребует оптимизации (сокращения) сети железных дорог или увеличения государственной поддержки.

4. Сектор пассажирских железнодорожных перевозок столкнется с серьезными ограничениями для развития:

— дальние пассажирские перевозки будут сокращаться при сокращении объемов государственных субсидий на стимулирование подвижности граждан и проезд в общих и плацкартных вагонах;

— скорость дальних железнодорожных перевозок не будет возрастать из-за инфраструктурных ограничений, конкурентоспособность железнодорожного транспорта будет снижаться;

— средств на обновление парка пассажирских вагонов и локомотивов будет недостаточно.

Доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте может снизиться с в 2015 году в 2030 году.

5. Без создания устойчивой модели функционирования и финансирования сфера пригородных железнодорожных перевозок не достигнет соответствующих спросу темпов развития, особенно в крупных агломерациях:

— перегруженность железнодорожной инфраструктуры не позволит наращивать объемы и скорости перевозок в крупных узлах;

— недостаток инвестиционных средств будет вести к сокращению парка пригородного подвижного состава;

— отсутствие компенсации в полном объеме со стороны региональных бюджетов выпадающих доходов перевозчиков приведет к сокращению объемов перевозок, локализации маршрутной сети на наиболее рентабельных направлениях, снижению качества услуг, отсутствию стимулов для притока частных инвестиций в сектор.

6. Ухудшение демографической ситуации в стране неизбежно приведет к борьбе за квалифицированные кадры с соответствующим уровнем заработной платы. Невозможность удержания уровня оплаты труда на конкурентоспособном уровне приведет к оттоку персонала из", в том числе высококвалифицированного.[3]

Но несмотря на недостаточный инвестиционный пакет и ряд сложностей возникающих в деятельности Холдинга" можно сделать вывод о том, что общая оценка финансовой устойчивости показала — компания является достаточно финансово устойчива.

Вектор развития Компании в текущих макроэкономических условиях направлен на повышение внутренней эффективности, усиление клиентоориентированности, работу с издержками по всем направлениям и рациональное использование имеющихся ресурсов.[7]

Преддипломная практика определила тему ВКР "Адаптация предприятия в конкурентной среде на примере