УДК 656

**В. П. Бычков,
И. Ю. Проскурина**

ФОРМИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Аннотация: предприятия-товаропроизводители удовлетворяют свои потребности в транспортном обслуживании, взаимодействуя с внешними перевозчиками. Взаимодействие с внешними перевозчиками протекает на региональном рынке транспортных услуг. Для наиболее эффективной организации этого взаимодействия сотрудники предприятия-товаропроизводителя, ответственные за управление внешним транспортированием, должны знать рынок транспортных услуг и особенности ведения бизнеса в сфере автотранспортных перевозок в регионе.

Ключевые слова: автотранспортное предприятия, особенности транспортной продукции, автомобильные перевозки, внешняя среда, внутренняя среда.

UDK 656

**V. P. Bychkov,
I. Yu. Proskurina**

FORMATION OF THE MARKET OF MOTOR TRANSPORTATION SERVICES

Abstract: the commodity producing enterprises satisfy their needs for automobile services interacting with the external carriers. The interaction between the commodity producing enterprises and external carriers takes place on the market of automobile services. In order to make this interaction more effective the employees of the commodity producing enterprises responsible for the management of external transportation must know well the automobile service market and the peculiarities of conducting the business in the field of the automobile transportation in regions.

Keywords: automobile enterprise, the peculiarities of transportation products, automobile transportation, external environment, internal environment.

Введение

Основным типом предприятия на автомобильном транспорте является автотранспортное (автоэксплуатационное) предприятие, осуществляющее услуги по перемещению грузов и пассажиров.

В общем случае, процесс перемещения грузов и пассажиров выступает как продукция автотранспортного предприятия и как продукция транспорта в широком плане [1, 2]. Эта продукция не имеет вещественного содержания, поэтому не может храниться и накапливаться на складах, для ее производства не требуется сырье.

Измерителями транспортной продукции на грузовых перевозках являются тонны и тонно-километры (произведение массы перевезенных грузов на расстояние перевозки). На пассажирских перевозках — количе-

ство перевезенных пассажиров и пассажиро-километры (произведение числа перевезенных пассажиров на расстояние перевозки).

Эти и другие особенности транспортной продукции имеют большое значение для решения многих вопросов, связанных с организацией предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте. Они влияют на состав затрат, направляемых на эксплуатацию транспортных средств. Так, например, в составе затрат на перевозки нет сырья, поэтому автотранспортному предприятию или предпринимателю, занимающемуся перевозками грузов и пассажиров, не нужно заключать договор на его поставку, вкладывать ресурсы на строительство и ремонт складских помещений для хранения сырья.

Поскольку новый продукт в вещественной форме на транспорте не создается,

транспорт не требует времени и дополнительных средств, связанных с хранением и реализацией своей продукции. Результатом производственного процесса здесь является изменение местонахождения грузов и пассажиров в пространстве и во времени.

Отсутствие при производстве транспортной продукции сырья оказывает большое позитивное влияние на сокращение кругооборота капитала за счет выпадения стадии пребывания готовой продукции на складе и предназначенной для реализации. Такое же влияние на кругооборот капитала оказывает совмещение продукции транспорта с процессом ее производства.

Рынок автотранспортных услуг по перемещению грузов и пассажиров: особенности, факторы и условия формирования

Работа транспорта и перевозка грузов осуществляется как внутри предприятий промышленности, сельского хозяйства и других товаропроизводящих отраслей, так и между предприятиями, районами и странами. Внутри предприятий перемещение предметов труда между цехами и участками осуществляется при помощи различных транспортных средств, включая автомобили, конвейеры, авто- и электрокары, железнодорожный подвижной состав и др. Работа внутрипроизводственного транспорта тесно связана с технологическими процессами производства в рамках отдельного предприятия, поэтому его в литературе и на практике часто называют технологическим. Он является составной частью технологического процесса предприятия, а транспортные средства — составной частью основных производственных фондов.

Перевозки грузов между предприятиями различных отраслей материального производства (товаропроизводящих отраслей) осуществляются в сфере обращения. Производственный процесс транспорта здесь не зависит от производственного процесса промышленности, сельского хозяйства, строительства и других отраслей, и он осуществляется специализированными транспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями на коммерческой основе. Транспорт, работающий в сфере обращения, составляет самостоятельную отрасль производства, поскольку ему присущи все

элементы материального производства, характеризующие отрасль, а именно: наличие предмета труда, производственного процесса, продукции.

Работа транспорта по перемещению грузов создает стоимость, которая присоединяется к стоимости перемещаемого груза. Поэтому в месте потребления грузов (товаров) они становятся дороже на величину транспортных издержек.

Транспорт является материальной основой процесса обращения, осуществляя связи между производителями и потребителями продукции. Длительность процесса перевозок во многом определяет весь процесс обращения общественного продукта, поскольку время воспроизводства последнего складывается из времени производства и времени обращения. В этой связи, чем короче продолжительность транспортирования товаров, тем меньше время обращения и все время воспроизводства, а следовательно, тем больше в единицу времени можно перевезти общественного продукта. Таким образом, транспорт оказывает активное воздействие на эффективность общественного производства в целом: чем выше эффективность работы транспорта (меньше время транспортирования и величина транспортных издержек), тем выше эффективность общественного производства.

Характер работы транспорта при перемещении людей тот же, что и при перемещении грузов. Перемещение людей является транспортным процессом и одновременно продукцией транспорта. Однако в процессе потребления стоимости пассажирский транспорт отличается от грузового. Процесс перемещения людей также создает стоимость, подобно тому как создается стоимость при перемещении груза. В то же время транспорт здесь удовлетворяет личные потребности людей в перемещении, поэтому стоимость исчезает вместе с окончанием перемещения.

Перевозки людей могут осуществляться как транспортными средствами, принадлежащими различным нетранспортным предприятиям и организациям (доставка работников этих предприятий с работы и обратно), так и транспортными средствами, принадлежащими специализированным транспортным предприятиям и индивидуальным предпринимателям. В по-

следнем случае перевозки выполняются на коммерческой основе. Таким образом, транспортные услуги (перемещение грузов и пассажиров) выступают на рынке как товар, в том случае, если они (услуги) являются объектом купли-продажи.

Потребительские свойства транспортных услуг отражают позицию и требования клиентуры к этим услугам. Они могут быть представлены на текущий момент времени, как комплекс реальных требований и ожиданий клиента, свойствами предъявляемых к транспортировке товаров, уровнем развития и использования современных технологий клиента и т. д. Экономические свойства услуг отражают возможности производителя услуг по удовлетворению требований клиентуры. Например, одним из основных в перечне потребительских свойств транспортной услуги клиент называет требование качества (срочность, полнота, сохранность, безопасность доставки груза клиенту и т.д.). Для производителя транспортной услуги обеспечение срочности, полноты, сохранности, безопасности вызывает увеличение затрат. Следовательно, принимая решения об уровне качества, производитель соизмеряет возможности и затраты. Если соотношение позволяет выполнить заданный клиентом уровень качества, клиент и производитель в такой ситуации максимально удовлетворены, а сама ситуация может быть признана продуктивной для развития рынка в целом и поддержания благоприятной конъюнктуры.

Кроме чистого экономического результата от производства и продажи услуг производитель услуги получает неформализуемый результат в виде укрепления имиджа фирмы, повышения доверия общественности и клиентуры, что влияет на рост цены предприятия-производителя и положение его на рынке.

К услугам автомобильного транспорта можно отнести не только перевозки грузов и пассажиров, но и подготовку подвижного состава к эксплуатации, погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов, предоставление перевозочных средств на условиях аренды или проката и др. Однако основным видом услуг являются перевозочные. Их особенностями являются:

1. Отсутствие определенного места продаж и производства услуг во времени и пространстве, где могут заключаться сделки

купли-продажи, что обусловлено невещественностью транспортной услуги, особенностями ее потребления во время производства.

2. Зависимость рынка транспортных услуг и условий его развития от состояния и развития товарных рынков. Спад объемов товарного производства на 20 % в период экономических реформ определил спад объемов перевозки грузов и пассажиров на 40—60 %.

3. Объемы перевозки грузов не равны объемам производства вещественной продукции, потому что с помощью транспорта происходит перемещение производимой продукции. Это обуславливается повторностью перевозок одних и тех же партий грузов. Коэффициент повторности перевозок в последние годы является относительно стабильным и составляет для России от 4 до 5,2 (для зарубежных стран от 3 до 4).

4. Кругооборот средств и денег на рынке транспортных услуг отличается от кругооборота на рынках производственных и потребительских товаров, финансовых рынков. На рынке транспортных услуг формула кругооборота имеет вид Д - Д, для прочих рынков — Д-Т-Д.

5. Рынок транспортных услуг требует постоянного государственного регулирования, поскольку транспорт имеет не только большое экономическое, но и социальное и стратегическое значение. Кроме того он наносит значительный ущерб окружающей среде, который в несколько раз превышает ущерб от любого другого вида материального производства. Это также определяет необходимость регулирования рынка, введения стандартов и требований к условиям автотранспортной деятельности и различных ограничений.

Результаты деятельности автотранспортного предприятия определяются факторами внутренней и внешней среды этого предприятия.

Особенности транспортной продукции и рынка автотранспортных услуг накладывают значительный отпечаток на формирование внутренней среды предприятия, в состав которой, в частности, входят кадры, техника, производство, внутрифирменный организационно-экономический механизм и внутрифирменные финансы. Факторы внутренней среды являются зависимыми от предприятия и оно может оказывать на них непосредственное воздействие для соз-

дания оптимальных условий функционирования и развития, для успешного решения стоящих перед ним задач. Состояние внутренних факторов в совокупности определяет тот потенциал и те возможности, которыми располагает предприятие на рынке транспортных услуг.

Внешняя среда любого предприятия, в т. ч. автотранспортного, рассматривается как совокупность двух относительно самостоятельных подсистем: макроокружения и непосредственно окружения. *Макроокружение* создает общие условия среды нахождения предприятия. Оно включает макроэкономику, право, политику, науку, социальную ориентацию общества. Предприятия в своей деятельности руководствуются общими направлениями развития всех элементов макроокружения, которые сформировались и формируются в обществе, стране в целом.

Так, изучение экономической среды макроокружения (макроэкономики страны) позволяет понять механизм формирования и распределения ресурсов предприятия.

Законодательная база дает возможность определять допустимые границы действий во взаимоотношениях с другими субъектами рынка. Политическая составляющая макроокружения позволяет видеть отношение органов государственной власти, и, в частности, правительства страны, к различным отраслям и регионам, каким образом оно намерено проводить свою политику в жизнь. Прогресс науки и техники открывает новые возможности в развитии предприятий, причем опоздания с применением достижений науки и передового опыта может привести к негативным последствиям для них. И, наконец, изменения в социальной политике макроокружения, в которой формируется отношение людей к работе и качеству жизни, и в состав которой входят существующие в обществе обычаи и верования, разделяемые людьми ценности, демографические структуры общества, рост населения, уровень образования и др. должны также учитываться предприятием.

Непосредственное окружение автотранспортного предприятия включает покупателей транспортных и других услуг, производство транспортных услуг, конкурентов, поставщиков, рынок рабочей силы, рынок капитала, аудиторские компании. Все перечисленные компоненты оказывают силь-

ное влияние на функционирование и развитие предприятия.

Внешняя среда является не только источником ресурсов, необходимых для осуществления транспортной деятельности, но и потребителем транспортных услуг.

Важной особенностью автомобильного транспорта, как и любого вида транспорта, является то, что основной производственный процесс (перевозки пассажиров и грузов) осуществляется вне транспортно-го предприятия.

Технические средства транспорта — постоянные устройства и подвижной состав — пространственно разобщены и функционируют в сетях большого протяжения и в то же время технологически связаны друг с другом.

Это накладывает большой отпечаток на решение вопросов, связанных с организацией управления работой подвижного состава на линии. Управление подвижными средствами производства на транспорте много сложнее, чем управление стационарным станочным оборудованием в машиностроении, поскольку вызывает необходимость осуществления контроля за их работой на линии, поддержания связей с обслуживаемой клиентурой (на грузовых перевозках) и т. д. В то же время «никакая другая отрасль экономики не обладает такими ценными свойствами, позволяющими повышать организационный уровень производства на базе синтеза, как транспорт. Его эластичность, способность к пространственно-временным преобразованиям средств производства в ходе самого производства, к взаимопроникновению, к взаимодействию со всеми отраслями производства поистине феноменальна».

Перевозочный процесс на автомобильном транспорте осуществляется под открытым небом, отсюда повышается зависимость этого процесса от природных факторов. Климатические условия, состояние погоды, характер рельефа местности оказывает существенное влияние на эксплуатационно-экономические показатели (регулярность движения, среднесуточные пробеги транспортных средств, производительность труда, себестоимость перевозок и др.). Потери перевозочных возможностей в связи с этим составляют 10—15 %.

Тесная связь показателей использования транспорта на перевозках грузов на-

блюдается с показателями работы клиентуры (объемами и видами производимой ими продукции, сезонностью её производства, рынка сбыта и т. д.). На пассажирских перевозках эта связь обнаруживается прежде всего с уровнем материального благосостояния населения.

Важной особенностью внешней среды автотранспортного предприятия является то, что в ее состав входят дороги, играющие исключительно важную роль в функционировании транспорта и организации дорожного движения. Густота дорожной сети, состояние дорожного покрытия оказывает непосредственное влияние на показатели использования транспортных средств, своевременность доставки грузов и пассажиров, безопасность дорожного движения [4].

Безопасность дорожного движения определяется не только обеспеченностью территории дорогами с твердым покрытием, но и системой организации дорожного движения, особенно в городах [3].

Большая зависимость предприятий автомобильного транспорта от целого ряда факторов внешней среды (состояния дорог, природных факторов, системы организации дорожного движения и др.) увеличивает степень риска при выполнении транспортных услуг. Именно по этой причине автомобильный транспорт относится к числу отраслей производства повышенной опасности. Общее число убытков в результате аварий на автомобильных дорогах мира ежегодно измеряется сотнями тысяч человек [3].

Следует заметить, что «поведение» факторов внутренней среды находится в сильной зависимости от соответствующих внешних факторов. Так, например, изменение спроса на транспортные услуги (внешний фактор) вызывает соответствующую реакцию в поведении автомобильного предприятия. Оно стремится увеличить провозные возможности автопарка за счет приобретения дополнительных автотранспортных средств и других источников, выделяя для этого финансовые ресурсы. При изменении порядка налогообложения изменяется движение финансовых потоков внутри предприятия и т. д. Таким образом, внешние факторы играют по отношению к внутренним регулируемую роль.

Заключение

Все рассмотренные факторы в каждом регионе оказывают различное влияние на формирование рынка автотранспортных услуг. Кроме перечисленных выше сильное влияние оказывают масштабы развития малого бизнеса на автомобильном транспорте и другие факторы, которые при формировании рынка автотранспортных услуг в каждом регионе должны быть учтены.

В этих условиях на каждом автотранспортном предприятии должна постоянно проводиться работа по мониторингу внешних фактов с целью сохранения и укрепления конкурентоспособности транспортных услуг, выполняемых на коммерческой основе.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Бычков В. П.* Экономика автотранспортного предприятия [Текст] : учебник / В. П. Бычков. — М. : Инфра-М, 2016. — 384 с.
2. *Бычков В. П.* Экономика отрасли (Автомобильный транспорт) [Текст] : учеб. пособие / В. П. Бычков, И. Ю. Проскурина, В. М. Заложных, М. А. Шibaев, О. И. Чинарева. — Воронеж : Изд-во ВГЛУ, 2015. — 256 с.
3. *Верзилин В. А.* Безопасность городского движения: организация, эффективность, перспективы развития [Текст] : монография / В. А. Верзилин. — Воронеж : Научная книга, 2005. — 328 с.
4. *Жалкубаева К. Г.* Система мониторинга и регулирования проектов государственно-частного партнерства (на примере дорожного хозяйства) / К. Г. Жалкубаева // Транспортное дело России. — 2010. — № 3. — С. 75—83.

Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г. Ф. Морозова

Бычков В. П., доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и экономики предпринимательства

E-mail: vglta_up@mail.ru

Тел.: 8 (473) 253-78-07

Проскурина И. Ю., кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры менеджмента и экономики предпринимательства

E-mail: vglta_up@mail.ru

Тел.: 8 (473) 253-78-07