

Кутьева Дарья Александровна — аспирант кафедры «Финансы» СПбГУЭФ, 8-921-945-46-41, darnetta86@gmail.com.

Макарова Василиса Александровна — доцент кафедры финансовых рынков и финансового менеджмента НИУ ВШЭ (СПб), канд. экон. наук, 8-911-962-43-86, vasilisa_m@mail.ru.

УДК 338.242.2

Е. Л. Линева

КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР

Предлагается классификация, которая позволяет отразить большинство характеристик предпринимательских структур автомобильного транспорта на современном этапе развития рыночных отношений.

Ключевые слова: автотранспортные предпринимательские структуры, классификация, рыночные отношения.

Необходимость классификации возникает в связи с существованием множества неоднородных объектов и изучения присущих им свойств и закономерностей. Посткризисное восстановление экономики, в том числе увеличение объёмов производства, экспортно-импортных операций, рост деловой активности способствуют развитию рынка транспортных услуг, что особенно характерно для сектора перевозок автомобильным транспортом. Разнообразие и многоплановость автотранспортных предпринимательских структур обуславливают актуальность их классификации, обеспечивающей изучение характерных черт функционирования современных автотранспортных предпринимательских структур (АТПС) на рынке транспортных услуг.

Под классификацией в данной статье будем понимать распределение объектов по группам, при котором объекты, обладающие общими схожими признаками, попадают в одну группу [4]. Целью классификации является создание упорядоченной структуры, позволяющей наиболее полно отразить признаки, присущие АТПС.

В большинстве работ, посвященных исследованию функционирования рынка автотранспортных услуг, авторы большое внимание уделяют изучению деятельности и попыткам классификации автотранспортных предприятий (АТП). К наиболее часто встречающимся в экономической литературе признакам классификации можно отнести [1, 2, 3, 7]:

– размер предприятия. В соответствии с этим признаком авторы выделяют малые, средние и крупные АТП. В российской практике используются различные критерии отнесения предприятия к одному из перечисленных типов, ознакомиться с которыми можно в законодательных актах РФ;

– форма собственности. По данному критерию выделяют государственные, частные, со смешанной формой собственности, с иностранным участием, а также АТП общественных организаций;

– организационно-правовая форма. Все организационно-правовые формы АТП, также как предприятий других отраслей, осуществляющих свою деятельность на территории РФ, определены в Гражданском Кодексе. У каждой организационно-правовой формы есть свои преимущества и недостатки, обязанности и ответственность участников, которые необходимо учитывать как на этапе создания предприятия, так и при его реорганизации или ликвидации.

Все указанные признаки являются общими, характерными для всех предприятий, функционирующих на территории РФ независимо от осуществляемого вида деятельности. Однако, для характеристики множества АТПС необходимо рассмотреть их специфические признаки, основным из которых является вид перевозки (характер выполняемых услуг). В соответствии с данным критерием, все АТП делят на грузовые, пассажирские (автобусные и легковые), смешанные (грузопассажирские) и специальные (скорой медицинской помощи, коммунального обслуживания).

К вышеперечисленным признакам классификации АТП, В. П. Бычков относит также их ведомственную принадлежность. Данный показатель делит все АТП на ведомственные, обслуживающие только предприятия той отрасли, к которой они относятся, и общего пользования, выполняющие транспортные услуги на коммерческой основе [1].

По мнению И. С. Туревского, перечисленных признаков недостаточно для охвата всего многообразия существующих АТП и поэтому автор классифицирует все предприятия по маршрутам и по расстоянию перевозки [6]. В зависимости от расстояния выполняемой перевозки грузов или пассажиров, исследователь выделяет местные, междугородние и международные АТП. По мнению автора, АТП могут осуществлять перевозки на городских, пригородных, междугородних и/или туристических маршрутах.

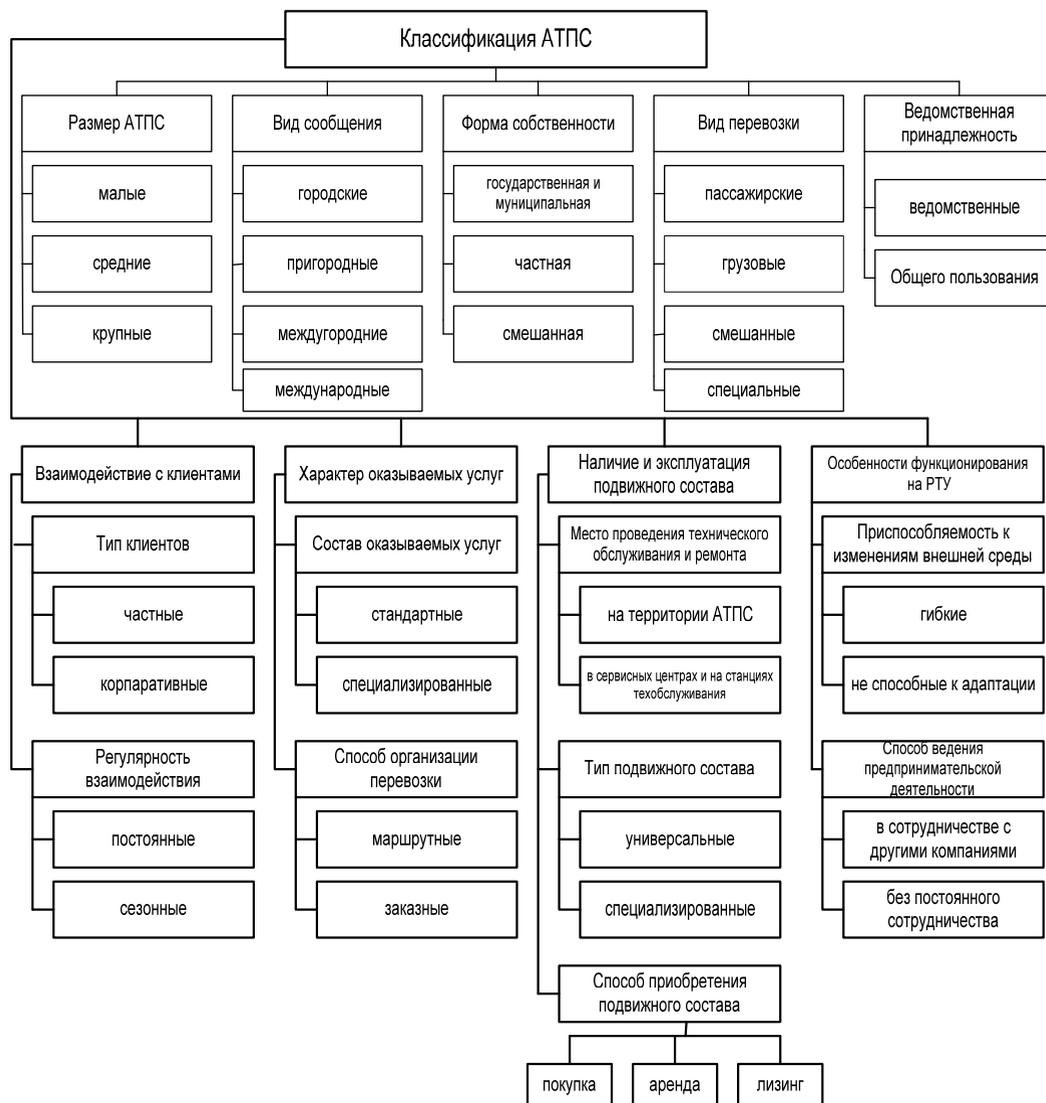
С. Г. Тамбовский в своем диссертационном исследовании отмечает, что основу классификации должны составлять показатели, характеризующие работу АТП и, следовательно, влияющие на его финансовые результаты. Все АТП, функционирующие на современном рынке автотранспортных услуг автор разделяет на четыре группы по уровню экономической состоятельности [5].

Таким образом, авторы, исследующие проблему классификации АТП, недостаточно внимания уделяют изменениям, происходящим на рынке автотранспортных услуг в новых условиях хозяйствования, в частности, расширению номенклатуры оказываемых услуг, ужесточению конкурентной среды в данном секторе перевозок, повышению требований потребителей к качеству и безопасности транспортных услуг. Поэтому целесообразно в рамках исследования уточнить и дополнить существующие классификации с учётом особенностей функционирования современного рынка автотранспортных услуг.

На наш взгляд, все АТПС, функционирующие на рынке транспортных услуг (РТУ) можно классифицировать по следующим признакам:

- взаимодействие с клиентами;
- характер оказываемых услуг;
- наличие и эксплуатация подвижного состава;
- особенности функционирования на РТУ.

В свою очередь, перечисленные группы целесообразно разделить на подгруппы, в соответствии с их содержанием и особенностями, как это представлено на рисунке 1.



——— Существующая классификация АТП *

——— Дополненная классификация АТПС **

* Источник: Составлено автором на основе изученных материалов [1, 2, 3, 7].

** Источник: Составлено автором.

Рис. 1. Классификация автотранспортных предпринимательских структур

Поскольку АТПС является социально-экономической структурой, ориентированной на извлечение прибыли и удовлетворение потребностей клиентов, важным классификационным признаком является взаимодействие с клиентами. В соответствии с данным критерием, все АТПС подразделяются по типу клиентов и регулярности взаимодействия с ними. Транспортные услуги могут оказываться как частным, так и корпоративным клиентам, к числу которых относятся организации, нуждающиеся в перевозке грузов и пассажиров. Сезонные колебания более характерны для грузовых перевозок и могут быть вызваны различными причинами, к числу которых относятся специфика ряда отраслей экономики (сельское хозяйство, строительство), климатические и погодные условия.

По характеру оказываемых услуг все АТПС могут быть разделены по составу услуг на стандартные и специализированные. Необходимость данного деления связана с тем, что современные АТПС оказывают не только стандартные услуги, под которыми понимаются собственно перевозки, но и услуги, сопутствующие перевозкам. Также в рамках данного критерия все АТПС делятся на осуществляющие перевозки по заранее разработанному пути следования подвижного состава (маршрутные) и на АТПС, осуществляющие перевозки в соответствии с поступлением заказа клиента (заказные).

Качество и безопасность транспортных услуг, удовлетворенность клиентов зависят от имеющегося в наличии подвижного состава и его эксплуатации. В соответствии с данным критерием, все АТПС можно разделить по типу подвижного состава на универсальные и специализированные. Специализированные АТПС используют подвижной состав, оборудованный различными устройствами и приспособлениями для перевозки особых грузов или пассажиров. К грузовому специализированному подвижному составу относятся цистерны, бетоносмесители, фуры для перевозки отходов и пр. При осуществлении пассажирских перевозок специализированными являются низкопольные автобусы и автобусы, оснащенные специальными устройствами для перевозки инвалидов-колясочников.

По способу приобретения подвижного состава АТПС могут быть разделены на АТПС, приобретающие транспорт в собственность, в аренду или лизинг. Необходимость такого деления обусловлена тем, что в условиях рынка предпринимательские структуры самостоятельно определяют, каким способом приобретать необходимое количество транспортных средств в зависимости от соотношения затраты-выгоды.

Наличие собственного места технического обслуживания и ремонта подвижного состава значительно облегчает его эксплуатацию: проще осуществлять планово-предупредительное обслуживание транспортных средств по заранее разработанным планам-графикам. Однако следует учитывать дополнительные затраты на содержание помещения и специалистов. В соответствии с данным признаком классификации, все АТПС делятся на обслуживающие подвижной состав на собственной территории, и на АТПС, осуществляющие ремонт и техническое обслуживание на станциях и специальных сервисах.

В современных рыночных условиях важным классификационным признаком является способ ведения предпринимательской деятельности. По данному критерию все АТПС можно разделить на АТПС, осуществляющие свою

деятельность в сотрудничестве с другими компаниями, и АТПС, функционирующие без постоянного сотрудничества. Предпринимательские структуры, имеющие наработанные контакты и долгосрочные договоры с участниками отраслевого рынка, занимают активную позицию на РТУ и способны формировать неценовые стратегические барьеры входа для фирм-конкурентов. Структуры, не имеющие долгосрочных контрактов, могут быть вытеснены с рынка при ужесточении конкуренции.

По признаку приспособляемости к изменениям внешней среды АТПС делятся на гибкие и не способные к адаптации. При осуществлении перевозок особенно важной представляется приспособляемость к требованиям клиентов АТПС, которые постоянно меняются: если восприятие ценности транспортных услуг не соответствует ожиданиям, покупатель утрачивает интерес к продавцу услуги. Следовательно, АТПС необходимо непрерывно совершенствовать методы и средства оказания услуг, не останавливаясь на достигнутом уровне качества. Современным АТПС необходимо научиться эффективно использовать организационные, экономические и правовые рычаги воздействия на процесс формирования и поддержания необходимого уровня качества обслуживания на всех стадиях жизненного цикла транспортной услуги.

По мнению автора, представленная классификация универсальна и может быть применена как для анализа деятельности пассажирских АТПС, так и для предпринимательских структур, основной деятельностью которых является перевозка грузов. Разработанная классификация позволит обосновать рыночный подход к деятельности исследуемой категории, т. е. услуги, оказываемые АТПС, прежде всего, должны учитывать интересы клиентов и обладать свойствами, полно и качественно удовлетворяющими спрос. Предлагаемая классификация, безусловно, не является полной, но может быть использована как в решении научно-методических задач исследования рынка автотранспортных услуг, так и на практике, для лучшего понимания функционирования АТПС в современных условиях.

Литература

1. Бычков В. П. Экономика автотранспортного предприятия: учебник. М. : ИНФРА-М, 2006. 384 с.
2. Бударина Е. В. Рынок транспортных услуг: особенности формирования и развития. СПбГИЭУ, 2001. 102 с.
3. Организация, планирование и управление автотранспортными предприятиями / Ред. Л. А. Бронштейн и др. М. : Высшая школа, 1986. 360 с.
4. Райзберг Б. А., Лозовский П. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. М. : ИНФРА-М, 2006. 495 с.
5. Тамбовский С. Г. Организационно-экономические методы выбора и реализации управленческих технологий в автотранспортных предприятиях. Автореферат дис. к. э. н: 08.00.05.
6. Туревский И. С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник. М. : ИД ФОРУМ : ИНФРА-М, 2007. 288 с.
7. Экономика автомобильного транспорта: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Под ред. Г. А. Кононовой. М. : Издательский центр «Академия», 2009. 320 с.

THE CLASSIFICATION OF PRIVATE AUTO BUSINESSES

The classification of private auto businesses shows the main characteristics of these businesses on the modern stage of market relations.

Keywords: private auto businesses shows, classification, market relations.

Линева Елена Леонидовна — старший преподаватель кафедры экономики и управления на предприятии ФГБОУ ВПО ПсковГУ, kaf-econ-upr@yandex.ru.

УДК 658.15

Д. С. Никитин

ПРИМЕНЕНИЕ ТЕОРИИ ТРАНСАКЦИОННЫХ ИЗДЕРЖЕК В ПОИСКЕ ОПТИМАЛЬНОЙ МОДЕЛИ ОРГАНИЗАЦИИ БИЗНЕСА

Рассматривается возможность построения эффективной организационной структуры крупной компании с помощью инструментария теории транзакционных издержек. Данный подход к организации бизнеса позволит компаниям снизить величину необоснованных операционных издержек.

Ключевые слова: организационная структура, транзакционные издержки, бенчмаркинг, эффективность.

Крупные организации в большинстве случаев имеют очень сложную организационную структуру. Многоуровневое и сложное построение бизнеса, с организационной точки зрения, неминуемо приводит к необоснованным дополнительным затратам. Данное положение вещей привело к пониманию того, что основными необоснованными затратами являются затраты на информацию.

Обратимся к теории транзакционных издержек, которая больше остальных концентрирует свое внимание на издержках на информацию. Необходимо отметить, что научных публикаций на тему транзакционных издержек весьма мало, т. е. степень разработанности проблемы не велика. Основные концепции были заложены родоначальником неинституциональной теории фирмы Рональдом Коузом. Развитие постулатов, выведенных Рональдом Коузом, не последовало. Статей других авторов на данную тематику немного, что усложняет процесс анализа данной области знания. Однако, с другой стороны, при условии детального изучения всей имеющейся информации и тяги к нахождению рационального зерна, можно достичь значительных успехов в понимании того, как работает бизнес и как можно увеличить эффективность его функционирования, используя такой мощный инструмент, как фундаментальная наука.