

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

ТАШКЕНТСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ

На правах рукописи

УДК-33М-725.35

СУЛТАНБЕКОВА РАДМИЛА СУННАТИЛЛАЕВНА

**Совершенствование и развитие конкурентоспособности
автотранспортных компаний**

5А230401 «Маркетинг»

**Диссертация
на соискание академической степени магистра**

**Научный руководитель:
д.т.н., проф. Салимов С.**

Ташкент 2013

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава 1. Теоретико-методологические вопросы повышения конкурентоспособности автомобильных фирм, компаний и их услуг	
1.1. Роль и значение повышения конкурентоспособности автотранспортных фирм и компаний в экономическом развитии.	11
1.2. Факторы, влияющие на конкурентоспособность автотранспортных компаний.	15
1.3. Оценка современного состояния конкурентоспособности автотранспортных компаний и их услуг.	19
Выводы по главе 1	31
Глава 2. Совершенствование методов оценки конкурентоспособности автотранспортных фирм и компаний	
2.1. Методика оценки конкурентоспособности автотранспортных компаний.	32
2.2. Методика оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг.	35
2.3. Повышение качества автотранспортных услуг и их влияние на конкурентоспособность автотранспортных услуг.	40
Выводы по главе 2	44
Глава 3. Пути повышения конкурентоспособности автотранспортных фирм, компаний и их услуг	
3.1. Анализ параметров маршрутизации движения автобусов и их совершенствование.	45
3.2. Совершенствование закрепления маршрутов по автотранспортным компаниям и снижение издержек на перевозки пассажиров.	51
3.3. Применение спутниковой системы контроля за движением автобусов.	58
3.4. Применение современных средств учета и отчетности параметров движения автобусов.	65
Выводы по главе 3	71
Общие выводы и предложения	72
Список использованной литературы	77

Введение

Рыночные условия хозяйствования и необходимость преодоления последствий глобального финансово–экономического кризиса требуют активизации усилий по наращиванию экономической динамики. Это в первую очередь относится к предприятиям реального сектора экономики, а именно к промышленным предприятиям. Как отмечает в своем произведении Президент Узбекистана И.Каримов: «Мы должны думать о посткризисном периоде нашего развития, выработке глубоко продуманной долгосрочной Программы целевых проектов по модернизации и техническому обновлению базовых отраслей нашей экономики, внедрению современных инновационных технологий, призванных дать мощный толчок по выходу Узбекистана на новые рубежи, обеспечивающие конкурентоспособность нашей страны на мировом рынке»[7].

Новые экономические условия, развитие рынка транспортных услуг способствовали появлению и усилению конкуренции между предприятиями транспорта. До недавнего времени большинство транспортных предприятий и организаций выполняли только перевозочные операции и не заботились о предоставлении широкого спектра других услуг транспорта.

Сейчас времена меняются, и в конкурентной борьбе выигрывают те, кто расширяет спектр предоставляемых услуг и улучшает сервисное обслуживание потребителей транспортных услуг. Но при этом руководство транспортных предприятий должно владеть вопросами управления конкурентоспособностью предоставляемых услуг.

Основой рыночных отношений на автомобильном транспорте является конкуренция автотранспортных предприятий как производителей «транспортных услуг» за рынок сбыта своих «услуг», то есть за рынок перевозок с целью получения прибыли.

На рынке автотранспортных услуг приемлемы следующие виды конкуренции [10]:

- между различными автотранспортными предприятиями разной формы собственности (государственная, кооперативная, частная, акционерная и др.) и разной ведомственной подчиненности;
- между различными видами автотранспорта;
- конкуренция автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозки пассажиров.

Конкуренция на автомобильном транспорте выполняет в экономике пять важнейших функций.

Функция мотивации. Заключается в том, что у автотранспортного предприятия есть стимул предлагать на рынке наилучшие по качеству и цене услуги, снижать издержки производства. Прибыль в значительной степени увеличивается при соблюдении этих условий. Иначе хозяйствующий субъект несет убытки и вытесняется более удачным конкурентом. Здесь конкуренция выступает как экономический рычаг стимулирования производства и повышения качества услуг. При конкуренции происходит формирование механизма отбора наиболее эффективных решений на предприятии.

Функция регулирования. Конкуренция способствует тому, что основные производительные ресурсы направляются в те сферы деятельности, где в них есть наибольшая потребность и где они могут использоваться с максимальной отдачей, приносить наибольший эффект (обновление парка подвижного состава и т.д.).

Функция контроля. С помощью конкуренции ограничиваются односторонние действия автотранспортного предприятия, в достижении им монополизма, и потребителям предоставляется возможность выбора услуг. Конкурентный механизм не позволяет какому-либо предприятию достигать безраздельного господства на рынке и диктовать потребителю свои условия. Конкуренция предоставляет возможность свободного выбора для всех участников экономических отношений.

Функция приспособления. В основе конкуренции на автомобильном транспорте лежит стремление соперничающих хозяйственных субъектов удовлетворять одну и ту же потребность покупателя. Отсюда вытекает важная функция – приспособление услуг к потребностям покупателей. Предприятию необходимо совершенствовать качество перевозок, в которых нуждается потребитель.

Функция обеспечения безопасности. При наличии большого количества автотранспортных предприятий все их нейтрализовать или уничтожить просто невозможно. А реальным следствием монополизма является криминализация экономики, когда борьба за прибыль, за кошелек потребителя ведется любыми, даже недопустимыми способами.

Необходимо отметить, что существует целый ряд проблем, препятствующих поступательному развитию рынков пассажирских и грузовых автомобильных услуг, среди которых следует выделить дискомфортность перевозок пассажиров, обусловленная переполнением автобусов и нерегулярностью их движения, значительный экологический урон, наносимый эксплуатацией автотранспортных средств окружающей среде вследствие их плохого технического состояния, отсутствия в их конструкции систем и устройств экологической защиты, потери от дорожно-транспортных происшествий из-за низкого уровня дорожно-транспортной дисциплины водителей и пешеходов, технической неисправности подвижного состава.

Решению вопросов обеспечения конкурентоспособности перевозчиков будет способствовать создание системы управления конкурентоспособностью предприятий с обязательным использованием организационно-экономических механизмов экономической политики предприятий. Функционирование такой системы должно быть организовано на регулярной основе, чтобы обеспечить решение стратегических целей и задач, тактических и оперативных планов, обеспечить принятие решений по

ценообразованию, формированию портфеля заказов и т.п. Эти обстоятельства обусловили *актуальность выбранной темы*.

Проблемы формирования рынка транспортных услуг на различных видах транспорта, исследования свойственных ему процессов, управления транспортными потоками, особенности транспортных комплексов, экономические и региональные проблемы автомобильного транспорта рассматриваются и решаются Бычковым В.П., Горевым А.Э., Спириным И.В., Гудковым В.А., Миротиним Л.Б., Лавриковым И.Н., Поляковой И., Салимовым С.А., Файзуллаевым Р.Ф., Сафроновым Э.П. [16, 17, 19, 23, 24, 28, 31, 32, 33]

Значительный вклад в развитие теории конкуренции в целом, конкурентоспособности товаров, услуг и предприятий, а также отдельных элементов оценки конкурентоспособности внесли такие зарубежные ученые как М. Портер, Ф. Котлер, Ж.-Ж. Ламбен, Ф. Найт, А.А. Томпсон, А. Дж. Стрикленд, О. Шонесси, Й. Шумпетер. [11] Среди российских ученых активно исследующих данное направление следует назвать С.М. Аболонина, Н.В. Пеньшина, Т.М. Плотичину, Э.В. Минько, Г.Л. Кричевского., Е.А. Иванову, В.В. Кеворкова, Д.Ю. Муромцева, Р.А. Фатхутдинова. [10, 12, 13, 18, 25, 27, 30, 34] Свой вклад также внесли и отечественные ученые, такие как М.Н. Ирисбекова, М.А. Икрамов, С.А. Салимов, Р.А. Файзуллаев. [26, 29]

Несмотря на то, что многие аспекты проблем формирования конкурентоспособности транспорта уже достаточно изучены, некоторые из них требуют уточнения и соответствующего развития, как с точки зрения теории, так и методологии.

Актуальность проблемы, ее научная и практическая значимость, а также недостаточная разработка обусловили выбор темы диссертации, ее объект и предмет, определили цель и задачи исследования, а также его логику и структуру.

Цель исследования заключается в том, чтобы разработать предложения по повышению конкурентоспособности автотранспортных компаний Узбекистана и их услуг. (на примере АК «Тошавтобустрас»)

В соответствии с поставленной целью в диссертации решаются следующие задачи:

- Изучить роль и значение повышения конкурентоспособности автотранспортных фирм и компаний в экономическом развитии Узбекистана;
- Изучить факторы, влияющие на конкурентоспособность автотранспортных компаний;
- Проанализировать особенности методик оценки конкурентоспособности автотранспортных компаний и автотранспортных услуг;
- Проанализировать влияние повышения качества автотранспортных услуг на конкурентоспособность автотранспортных услуг;
- Разработать предложения по совершенствованию параметров маршрутизации движения автобусов и закрепления маршрутов по автотранспортным компаниям и снижению издержек на перевозки пассажиров;
- Разработать предложения по применению спутниковой системы контроля за движением автобусов;
- Разработать предложения по применению современных средств учета и отчетности параметров движения автобусов.

Объектом исследования выступают пассажирские автотранспортные предприятия, ориентирующиеся на удовлетворение потребностей пассажиров в перевозках автомобильным транспортом.

Предметом исследования являются процесс перевозки пассажиров и конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий.

Методологическими и теоретическими основами исследования послужили научные труды отечественных и зарубежных ученых,

посвященные проблемам формирования конкурентоспособности услуг, теории управления городскими автобусными пассажирскими перевозками.

В зависимости от конкретных задач исследования в работе использовались принципы системного подхода, методы научной абстракции, типологизации, функционального и предметного анализа, экономической статистики, а также экспертные методы.

Научная новизна и теоретическая значимость исследования состоит в том, что:

1. Уточнено понятие «конкурентоспособность услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении», которое на основе субъективных представлений потребителей о поездке в условиях неравномерности спроса и динамичности внешней среды предложено трактовать как «изменяющийся в зависимости от потребностей пассажира уровень привлекательности различных характеристик поездки (комфортности, ценовой доступности, безопасности, элементов сопутствующего сервиса) в сравнении с услугами по перевозке пассажиров другими категориями городского транспорта».
2. Определены факторы конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении, которые предложено подразделять на имеющие количественное и качественное выражение в показателях деятельности автотранспортных предприятий.
3. Разработана методика и проведена оценка конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении по Республике Узбекистан, основанная на анализе индикаторов производственной деятельности предприятий (объем перевезенных пассажиров, пассажирооборот) и потребительских характеристик пассажирских перевозок (точность выполнения рейсов, безаварийность, скорость и тариф). Проведено ранжирование конкурентных преимуществ услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении, позволяющее перевозчикам в современных условиях выбрать наиболее

оптимальные меры по повышению конкурентоспособности оказываемых ими услуг.

4. Предложена классификация методов формирования условий повышения конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении со стороны государственных органов власти. Классификация отражает мероприятия государственного воздействия, направленные отдельно на пассажиров, перевозчиков и отрасль в целом, что позволяет анализировать уровень государственного влияния на социально значимую сферу пассажирских перевозок, выявлять предпосылки возможного совершенствования деятельности по оказанию услуг по перевозке пассажиров, формировать стратегию и тактику повышения конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении.
5. Исходя из тенденций развития транспортного обслуживания населения, сформированы сценарии повышения конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении (базовый, инвестиционный, инновационный). На основе анализа факторов конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении с учетом характеристик обозначенных сценариев обоснован комплекс мер, способствующих повышению конкурентоспособности услуг. Данные предложения включают элементы инвестиционного и инновационного направлений, а именно: оптимизация стимулирования работников автотранспортных предприятий, проведение инновационных мероприятий, обновление парка автобусов, усиление контроля за исполнением требований рационального использования подвижного состава.

Практическая значимость работы заключается в том, что результаты исследования доведены до конкретных методических и практических рекомендаций, которые могут быть использованы для развития предприятий автотранспортного сектора при разработке программ и стратегии развития и

повышения конкурентоспособности отрасли, автотранспортных предприятий и их услуг.

По результатам исследований опубликованы 2 статьи.

Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов – общим объемом 74 страниц, 1 приложения, 10 таблиц и 15 рисунков, библиографического списка, включающего 39 наименований.

Глава 1. Теоретико-методологические вопросы повышения конкурентоспособности автомобильных фирм, компаний и их услуг.

1.1. Роль и значение повышения конкурентоспособности автотранспортных фирм и компаний в экономическом развитии.

Конкуренция является движущей силой развития общества, главным инструментом экономии ресурсов, повышения качества товаров и уровня жизни населения. Поэтому конкуренция — очень сложное понятие.

Исходя из этого, важнейшим мобилизующим приоритетом на 2013 год должны стать сохранение устойчивых высоких темпов роста, макроэкономической стабильности и повышение конкурентоспособности нашей экономики за счет повышения конкурентоспособности автотранспортных фирм и компаний. [8]

Основной особенностью рыночных отношений на автомобильном транспорте является превышение предложения перевозочных услуг над платежеспособным спросом в условиях свободного ценообразования и, как следствие, интенсивная конкуренция автотранспортных предприятий с целью получения высоких финансовых результатов (доходов, прибыли) за предоставленные транспортные услуги.

В рыночных условиях преобладающим элементом транспортного рынка является клиент (отправитель – получатель грузов), который диктует автотранспортному предприятию условия транспортного обслуживания.

При этом в рыночных условиях предложение превышает спрос на перевозки и возникает конкуренция между автотранспортными предприятиями различных форм собственности.

В соответствии с законом Республики Узбекистан от 27.12.96г. № 355-І «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» [1] применительно к транспортному рынку конкуренцию можно определить как состязательность автотранспортных предприятий, транспортно-экспедиционных предприятий, других предприятий и

организаций, осуществляющих перевозки грузов, когда их самостоятельные действия эффективно ограничивают возможности каждого из них воздействовать на общие условия предоставления услуг на данном рынке и стимулируют предложение тех услуг, которые требуются потребителю.

В рыночных условиях каждое автотранспортное предприятие должно уметь оценивать уровень своей конкурентоспособности и своевременно принимать меры по предотвращению убыточности и банкротства.

Оценивая свою конкурентоспособность, предприятие, прежде всего, определяет своих главных конкурентов, их сильные и слабые стороны, географическое положение, долю на рынке в общем объеме перевозок (услуг) по региону; объем и номенклатуру оказываемых услуг, дополнительный сервис, проводимую ценовую и сбытовую политику; наличие у конкурентов провозных возможностей и перспективы их увеличения и т.д. Сбор информации о конкурентах - достаточно сложная задача. Определенную роль здесь играет изучение коммерческих и рекламных материалов, финансового состояния (при наличии возможности), но часто необходимые сведения можно получить от своих клиентов, которые поддерживают отношения с конкурентами.

Транспортным предприятиям целесообразно проанализировать в какой степени их услуги по сравнению с услугами конкурентов отвечают предъявляемым потребителями требованиям по гарантированности, срочности, применяемой технологии доставки, уровню тарифов, а также важнейшие мотивы клиентов при выборе альтернативных услуг и т.п.

Основными показателями, влияющими на конкурентоспособность автотранспортного предприятия (АТП) являются:

- соотношение спроса и предложения на перевозки;
- качество транспортного обслуживания;
- соотношение доходов и расходов на перевозки;
- количество видов перевозок и услуг;
- ресурсы автотранспортного предприятия.

Данные показатели выбраны, потому что они, с одной стороны, дают возможность оценить работу АТП со стороны клиента (показатели спроса, качества), с другой – способность АТП успешно конкурировать на транспортном рынке за счет своих ресурсов и организации работы (ресурсы, издержки, количество видов перевозок).

При выборе показателей учитывалась также возможность их количественной оценки в рыночных условиях.

Кроме указанных, существует ряд других показателей, влияющих на конкурентоспособность АТП, по которым оценка их влияния на конкурентоспособность в случае необходимости может производиться самим автотранспортным предприятием. К таким показателям, в частности, относятся производительность труда, квалификация производственного и управленческого персонала, которые косвенно влияют на повышение конкурентоспособности АТП.

В устойчивой рыночной системе для оценки уровня конкурентоспособности применяются также такие показатели, как динамика валовых доходов предприятий за последние 3 – 5 лет и размер ежегодных капиталовложений в развитие предприятий.

В соответствии с антимонопольным законодательством и Законом РУз «О защите прав потребителей» от 26.04.96г. № 221-І не допускается недобросовестная конкуренция перевозчиков, в том числе [2]:

- введение клиентуры в заблуждение относительно характера услуг перевозчика и цен на эти услуги;
- предоставление услуг, не предусмотренных имеющейся у перевозчика лицензией;
- использование доминирующего положения перевозчика в определенном виде деятельности для оказания давления на клиентуру при реализации других услуг;
- использование средств государственной поддержки в целях развития деятельности, не являющейся объектом этой поддержки;

- заключение между отдельными перевозчиками соглашений, имеющих целью установление фактического монопольного контроля над определенным сегментом рынка.

При международном автомобильном сообщении не разрешается осуществлять перевозки грузов между пунктами, расположенными на территории Узбекистана, иностранным перевозчикам (каботаж). Эта мера вводится для защиты внутреннего рынка транспортных услуг от конкуренции зарубежных предпринимателей. Как исключение такие перевозки могут разрешаться в течение ограниченного времени при невозможности их выполнения отечественными предприятиями.

Таким образом, в процессе государственного регулирования в Узбекистане идет постоянный поиск решений, которые с одной стороны не приведут к оттоку предпринимателей и недовольству действующих на рынке предприятий, а с другой - исключат появление на рынке недобросовестных предприятий, неквалифицированного транспортного обслуживания, неоправданно высокой конкуренции.

Итак, какое же преимущество обеспечивает конкурентоспособность АТП? Что она дает? Почему надо бороться за повышение конкурентоспособности фирм и услуг?

Ответ прост, в соответствии с законами рынка, чем выше конкурентоспособность, тем больше объем реализации услуг и объем производства, что способствует снижению производственных затрат и цен, что, в свою очередь, создаёт дополнительные предпосылки для повышения конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта.

Нужно также отметить, что конкурентоспособность заставляет автотранспортные компании:

- Обновлять подвижной состав;
- Снижать издержки;
- Повышать доход и прибыль;
- Повышать рентабельность перевозок;

- Постоянно искать пути повышения производительности подвижного состава и т. д.;
- Определять и поддерживать оптимальную структуру подвижного состава.

1.2. Факторы, влияющие на конкурентоспособность автотранспортных компаний

Следует отметить, что уровень конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта в каждый конкретный момент времени определяется совместным воздействием ряда факторов. Изучение и анализ факторов позволяют определить, насколько они способствуют или препятствуют достижению уровня конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта. В свою очередь, анализ факторов помогает выявить сильные и слабые стороны в своей деятельности и в работе конкурентов, разработать меры и средства, за счет которых АТП могло бы повысить конкурентоспособность и обеспечить свой успех, изменить свою долю в предоставлении услуг на конкретном рынке.

Факторы есть ничто иное, как движущая сила, причина событий или процессов, именно факторы конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта определяют её характерные черты. Эти факторы неодинаковы по природе, характеру и степени воздействия, они выражаются соответствием интересов потребителя, его платёжеспособностью, удобством и доверием к предоставляемым автотранспортным услугам.

Выявим основные факторы конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта и произведём их классификацию. С точки зрения системного подхода наибольшего внимания заслуживает классификация факторов (уровней конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта) в зависимости от мотивации потребностей потребителя автотранспортных услуг. *Первый* уровень конкурентоспособности характеризует потребителей услуг, удовлетворяющих минимальные

потребности при минимальных затратах. *Второй уровень* – ориентация потребителя на ценовой характер и на качественные характеристики услуг автомобильного транспорта. *Третий уровень* – ориентация потребителя на комплексную оценку всех факторов, удовлетворяющих их потребность, отдавая предпочтение услугам автомобильного транспорта с лучшим соотношением неценовых и ценовых характеристик. *Четвёртый уровень* – ориентация потребителя на уникальность предоставляемых услуг, при высокой цене. *Пятый уровень* – побудительный фактор (фирменное предоставление услуг автомобильного транспорта).

Итак, уровень конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта определим следующими факторами: превосходством в качестве, ценой потребления, уровнем обслуживания, инновационной активностью, потенциалом развития предоставляемых автотранспортных услуг.

Сделаем вывод, что влиятельным фактором конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта является высокое качество услуг при достаточно низкой цене.

Конкурентоспособность автотранспортных услуг в полной мере определяется внутренними и внешними факторами хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта.

Внутренние факторы определяют как возможность, так и эффективность процесса адаптации к вызовам и угрозам внешней среды. К факторам внутренней среды следует отнести: наличие производственно-финансовых ресурсов хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта, стратегию развития, ценовую политику, квалификацию персонала, мотивацию и стимулирование работников, использование информационных ресурсов. Внутренние факторы – это возможности хозяйствующего субъекта автомобильного транспорта по обеспечению собственной конкурентоспособности. Факторы внешней среды отражают совокупность тех условий, к которым адаптируется хозяйствующий субъект автомобильного транспорта. Внешняя среда является необходимым условием

его существования. Именно во внешней среде формируются основные характеристики рынка автотранспортных услуг, т.е. его тип, ёмкость, наличие и возможности конкурентов, обеспеченность, состав и структура трудовых ресурсов. Все факторы внешней среды разнородны по своей природе, характеру воздействия на конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта. К факторам внешней среды, влияющих на конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта, отнесём: государственно-экономические, научно-технические, правовые факторы, факторы природной среды, стратегию конкурентов, развитие инфраструктуры рынка автотранспортных услуг.

Рассмотренные факторы представляют собой систему, обеспечивающую конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта. Значение каждого отдельного фактора различно в зависимости от рынка автотранспортных услуг, характера конкуренции, стадии жизненного цикла услуг и других аспектов. Отметим наличие определённого синергетического эффекта взаимовлияния рассматриваемых факторов конкурентоспособности автотранспортных услуг.

Авторский подход к выявлению и классификации факторов, определяющих конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта, основан на предположениях, при которых, анализируя факторы, мы можем выявить сильные и слабые стороны в деятельности хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта и в работе конкурентов. Это позволяет, с одной стороны, избежать наиболее острых форм конкуренции, а, с другой, использовать свои преимущества и слабости конкурента. Данный подход способствует разработке мер и средств, за счёт которых хозяйствующий субъект автомобильного транспорта мог бы повысить конкурентоспособность предоставляемых услуг и обеспечить свой успех, изменить свою долю в предоставлении автотранспортных услуг на соответствующем рынке, а также удовлетворить потребности потребителей автотранспортных услуг.

Специфическая особенность автотранспортной деятельности характеризуется тем, что она целиком и полностью зависит от степени соответствия автомобильных дорог потребительским свойствам автомобильного транспорта. М. Портер [11] отнёс систему автомобильных дорог к общим факторам, которые дают конкурентные преимущества ограниченного характера. Общие факторы имеют Правительственное финансирование как создающие базу для факторов более высокого порядка.

На наш взгляд, конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта обеспечивается созданием, совершенствованием, развитием, эффективным использованием автомобильных дорог, относящихся к общим факторам.

Общие факторы зависят от характера спроса и ёмкости рынка автотранспортных услуг. Одним из важнейших и основных факторов обеспечения конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта является конкурентная среда, которая отождествляется с её маркетинговой средой, включающей совокупность всех инфраструктурных субъектов рынка автотранспортных услуг, влияющих на отношения между производителем автотранспортных услуг и потребителем этих услуг. При этом конкурентная среда в условиях различных моделей конкуренции услуг автомобильного транспорта формируется в результате воздействия на рынок автотранспортных услуг множества разнородных факторов, характеризующихся определённой сферой действия, временным периодом и интенсивностью их действия.

Интенсивность конкуренции среди действующих на рынке хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта определим следующими факторами:

- 1) большое число конкурирующих хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта или примерное равенство их сил;
- 2) относительно медленное развитие хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта, предоставляющих автотранспортные услуги;

- 3) высокий уровень постоянных издержек в виде накладных расходов или стоимости товарно-материальных запасов хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта;
- 4) предоставление различных видов автотранспортных услуг действующими автотранспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями;
- 5) рост мощностей по развитию автотранспортных услуг;
- 6) высокие выходные барьеры по всем оценочным показателям автотранспортных услуг.

Поэтому ключевыми условиями успешного проведения приёмов конкурентной борьбы являются опережение конкурентов в размере конкурентной силы, умение этой силой воспользоваться в интенсивности конкурентных действий.

1.3. Оценка современного состояния конкурентоспособности автотранспортных компаний и их услуг

Трудно переоценить роль и значение транспорта в развитии и размещении производительных сил, подъёме уровня экономики и культуры, в улучшении жизни населения. Уровень развития самого транспорта зависит от общего уровня развития производительных сил, технического прогресса. В связи с этим приведем слова Ислама Каримова: «Центральное место в реализации нашей программы на 2013 год и на ближайшую перспективу должен занять приоритет по ускорению и расширению масштабов модернизации, технического и технологического обновления экономики и ведущих ее отраслей, диверсификации производства».[8]

Благодаря последовательным реформам, осуществляемым по инициативе Президента Ислама Каримова, в Узбекистане сфера транспорта является одной из самых динамично развивающихся.

Республика Узбекистан располагает мощным транспортом, включающим в себя железнодорожный, автомобильный, авиационный,

трубопроводный и речной. Важное место в транспорте Узбекистана принадлежит автомобильному (0,8%). Он обеспечивает перевозку более 70% грузов и 50% пассажиров, участвует в решении транспортных задач во всех отраслях народного хозяйства страны. Автомобильный транспорт на коротких расстояниях фактически обладает монопольным правом по перевозкам грузов и пассажиров.

Из года в год создаются дополнительные удобства для населения в системе пассажироперевозок. К примеру, если в 2000 году по всей стране действовало около двух тысяч пассажирских маршрутов, то к 1 января 2012 года их количество составило 3873, что на 152 больше показателей 2010 года. Примечательно, что основная часть новых маршрутов открывается в сельских местностях, 92 процента всех действующих маршрутов размещены через открытые тендерные торги согласно Положению от 31.01.2006 г.[3], что способствует развитию на рынке автотранспортных услуг здоровой конкурентной среды и равных условий для всех перевозчиков.

Также проводится работа по реализации государственных программ, законов, постановлений Президента и правительства, внесению предложений по совершенствованию существующих правил, нормативно-правовых актов в сфере пассажиро- и грузоперевозок, порядка проведения тендеров. До реализации постановления Президента Республики Узбекистан «Об упорядочении осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности в сфере перевозки пассажиров автомобильным транспортом» от 9 марта 2006 года [4] в стране функционировали всего 314 юридических лиц, а по состоянию на 1 января 2012 года их количество превысило 2340.

В рамках диссертационного исследования особое значение уделялось автомобильному транспорту, а именно городскому пассажирскому транспорту (ГПТ) и разветвленности автомобильных дорог, для анализа были рассмотрены такие показатели как: объем перевезенных пассажиров, пассажирооборот, протяженность трасс и т.п.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот представлены в *таблице 1.1.* (*Приложение*). Проводя анализ, можно отметить, что количество пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом увеличилось за 12 лет на 2995,5 млн. человек (на 91,2%). Можно отметить, что рост числа пассажиров был стабильным и в период с 2001 по 2005 года он изменялся незначительно. Начиная с 2006 года наблюдался существенный прирост перевезенных пассажиров автомобильным транспортом: с 2005 по 2006 год – на 504,1 млн.чел., с 2006 по 2007 год – на 247,2 млн.чел., с 2007 по 2008 год – на 464,2 млн.чел., с 2008 по 2009 год – на 619 млн.чел., с 2009 по 2010 год – на 406 млн.чел., с 2010 по 2011 год – на 375,5 млн.чел., с 2011 по 2012 год – на 380,9 млн. чел. (Рис.1.1.)

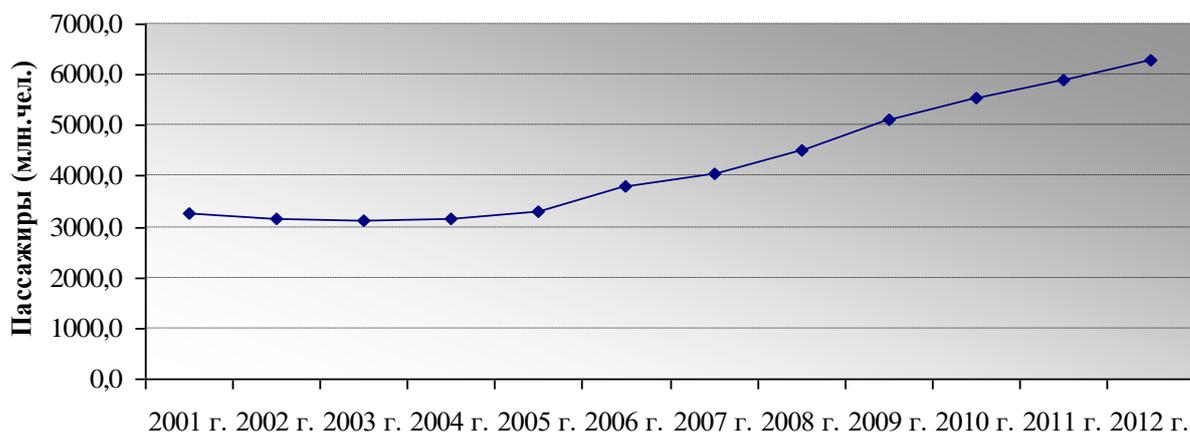


Рис.1.1. Количество перевезенных пассажиров автомобильным транспортом.



Рис. 1.2. Пассажирооборот по автомобильному транспорту.

Данное увеличение было вызвано рядом факторов: сокращение электрического городского транспорта в г.Ташкенте (убрали троллейбусные маршруты и существенно сократили трамвайные маршруты).

Рассмотрим протяженность путей сообщения по территории Узбекистана (*Приложение, таблица 1.2.*) Наблюдается спад протяженности автомобильных дорог общего пользования на 1035 км, в то время как автомобильные дороги международного значения развиваются более интенсивно и были увеличены на 740 км внутри республики.



Рис. 1.3. Изменение протяженности автомобильных дорог общего пользования

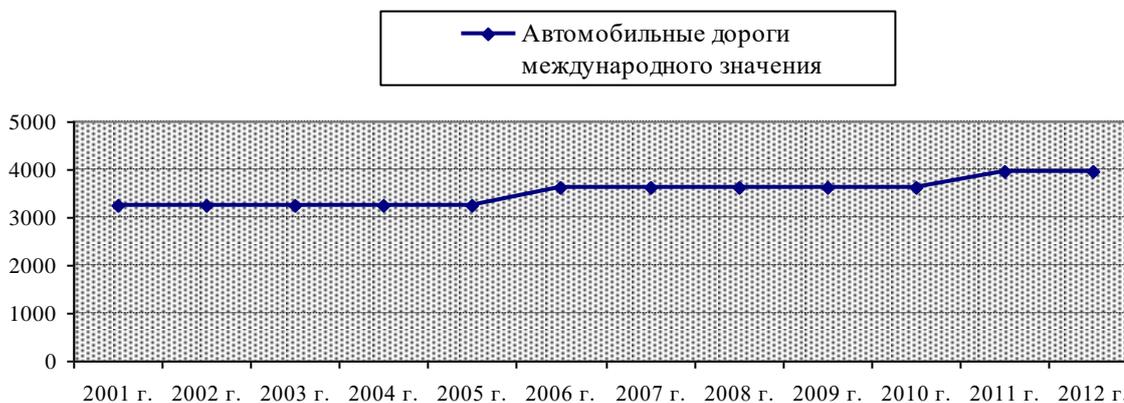


Рис. 1.4. Динамика изменения автомобильных дорог международного назначения.

Автомобильные дороги как составляющая транспортной инфраструктуры и неотъемлемый элемент её строения имеет ключевое значение для развития конкурентной среды рынка автотранспортных услуг. За конец 2012 года завершены строительство и реконструкция около 500

километров современных четырехполосных автодорог, из них 163 километра с цементобетонным и 335 километров с асфальтобетонным покрытием. «В реализации наших программных задач на 2013 и последующие годы большое место отводится приоритету опережающего развития дорожно-транспортной, коммуникационной инфраструктуры. В 2013 году намечено построить и реконструировать 526 километров автомобильных дорог, отвечающих международным стандартам. На эти цели предусмотрено направить свыше 1,2 триллиона сумов, в том числе за счет средств Республиканского дорожного фонда более 870 миллиардов сумов».[8]

В условиях формирующейся социально-рыночной экономики предъявляются качественно новые более значимые и масштабные требования к содержанию целей, задач и форм совершенствования системы управления ГПТ.

Главной задачей пассажирского транспорта является наиболее полное и своевременное удовлетворение потребностей населения в перевозках, повышение эффективности и качества работы транспортной системы.

Основными участниками перевозочного процесса, между которыми развивается равноправная конкуренция, направленная на удовлетворение спроса на пассажирские перевозки жителей г.Ташкента, являются:

1. АК «Тошавтобустрас», доля рынка транспортных услуг 70,6 %. В состав АК «Тошавтобустрас» входят 10 автобусных парков, 33 общества с ограниченной ответственностью, 2 дочерние предприятия. Подвижным составом в количестве 1 731 единиц обслуживаются 183 маршрута (городских, пригородных автобусных маршрутов и маршрутных такси). За 12 месяцев 2011 г. перевезено 375,79 млн. пассажиров, что на 11,94 млн. пассажиров больше чем в 2012 году.
2. ГК «Тошэлектротрас», доля рынка транспортных услуг 14,9%. В состав ГК «Тошэлектротрас», входят Ташкентский метрополитен, Трамвайное депо №2, Трамвайное депо №3. Подвижным составом в

количестве 53 составов (212 вагонов) обслуживаются 3 линии метрополитена; подвижным составом в количестве 87 единиц обслуживаются 5 маршрутов наземного электротранспорта. За 12 месяцев 2011 г. перевезено 79,64 млн. пасс.

3. Другие перевозчики, образованные в юридические лица, доля рынка транспортных услуг 14,5 %. На 2011 г. имеется 183 юридическое лицо различных форм собственности. Подвижной состав в количестве 2 522 единиц обслуживаются 113 маршрутов. За 12 месяцев 2011 г. перевезено 76,86 млн. пассажиров.

Состояние рынка и характеристика конкурентов свидетельствует о том, что на городских, пригородных и междугородных перевозках с каждым годом увеличивается количество перевозчиков частной формы собственности, которые не располагают необходимым имуществом, подготовленных специалистов для выполнения квалификационных требований и требований по допуску владельцев транспортных средств к осуществлению перевозок пассажиров. К сожалению, частному перевозчику правовая неразбериха и отсутствие контроля позволяет нарушать акты и законы прямого действия, и в первую очередь, «о безопасности дорожного движения», в основу которого заложен приоритет жизни и здоровья пассажиров, а не экономическая выгода перевозчиков. В погоне за выгодой, частные перевозчики нарушают существующее расписание движения, скоростной режим на трассах и маршрутах, зачастую производят выполнение маршрутов без паспортов, «заходят» на чужие маршруты, грубо нарушают правила и технику безопасности движения.

Общее количество перевезенных пассажиров всеми перевозчиками пассажирского транспорта составляет 532,3 млн. человек. Распределение долей рынка транспортных услуг показано на рис. 1.5. (без учета перевозки пассажиров легковыми такси и частными владельцами легковых автомобилей).

Рынок транспортных услуг по перевозке пассажиров в г.Ташкенте

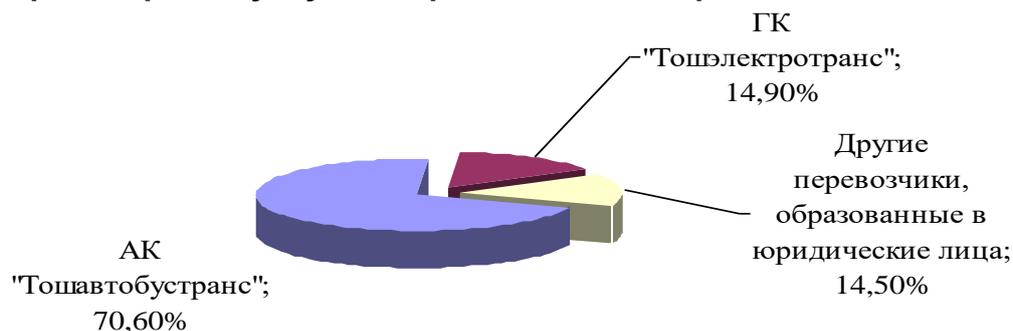


Рис. 1.5. Диаграмма, учитывающая количество перевезенных пассажиров всеми видами городского пассажирского транспорта

Оценка выполнения плана пассажироперевозок по АК «Тошавтобустранс» представлена на рис.1.6.

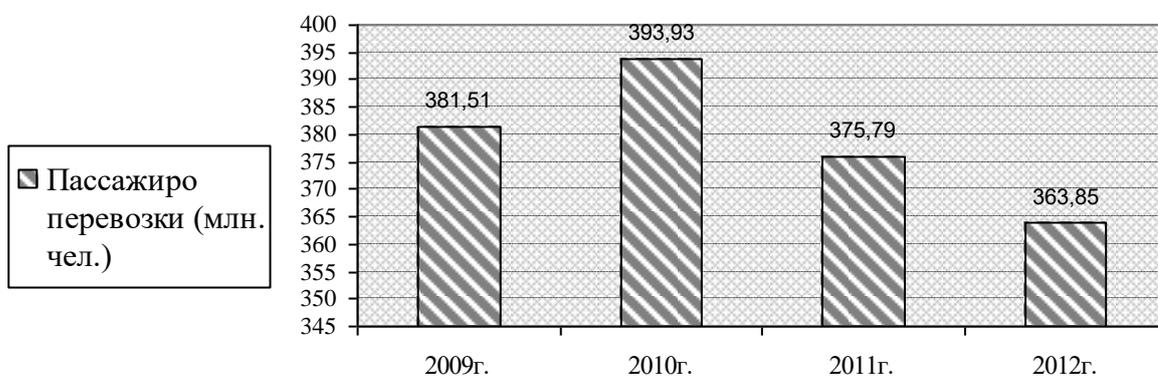


Рис.1.6. Общий объем пассажироперевозок по АК «Тошавтобустранс».

Из рисунка видно, что количество перевезенных пассажиров изменился с сторону уменьшения. Следующий рисунок отражает состояние пассажироперевозок по автобусным паркам за анализируемый 2012 год (рис.1.7.)

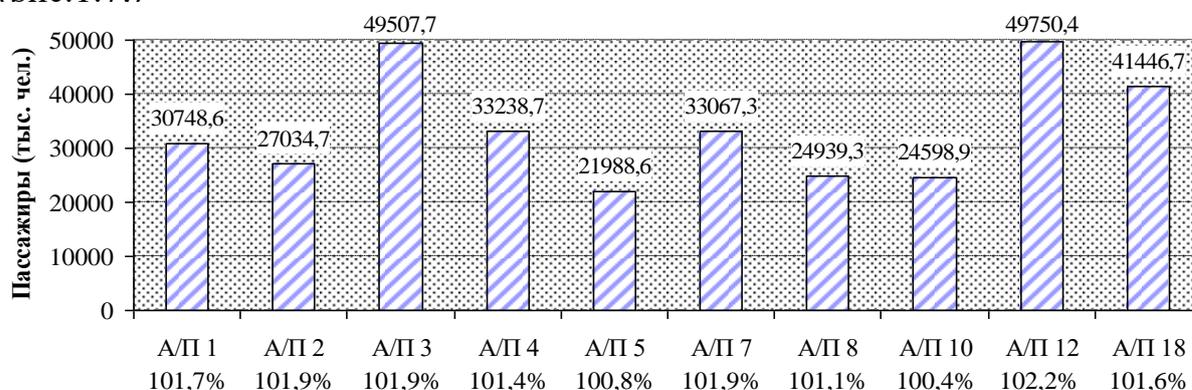


Рис. 1.7. Количество перевезенных пассажиров по автобусным паркам г. Ташкента за 2012 год.

Анализ показал что, Автобусный парк №12 перевыполнил план на 2,2% по сравнению с остальными парками, тем самым показав наилучший результат. Однако необходимо сопоставить объёмы перевозок за ряд соответствующих периодов, что даёт представление о динамике указанного показателя (рис.1.8.)

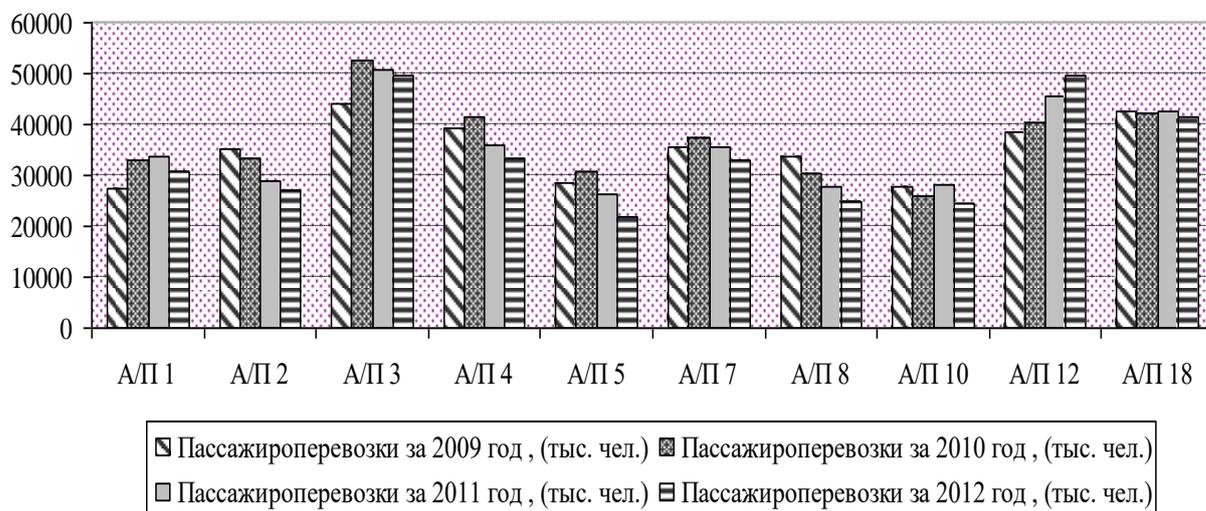


Рис.1.8. Диаграмма, учитывающая количество перевезенных пассажиров по 10ти автобусным паркам г.Ташкента.

Из рис.1.8. видно, что стабильности у автобусных парков по данному показателю нет. Из 10ти автобусных парков только у парка №12 наблюдается увеличение пассажироперевозок. Причин этому очень много: состояние автомобильных дорог в г. Ташкенте неудовлетворительная, заставляя водителей двигаться с меньшей скоростью, приводит к технической неисправности запасных частей. Смена запасных частей обходится очень дорого, цены на них растут высокими темпами, когда тариф на проезд наоборот повышается реже. Если перечислять, то проблем достаточно и их надо решать один за другим.

Однако снижение темпов роста показателей не всегда свидетельствует об ухудшении работы автомобильного транспорта. Причинами, обусловившие такую динамику перевозок пассажиров, может явиться следствием изменения числа автобусов, структуры автобусного парка, расстояния перевозок и многих других причин. Снижение объёмов перевозок

происходит также из-за старения подвижного состава, что влечёт уменьшение выпуска его на линию. Однако в нынешнее время нельзя не указать иной фактор, такой как увеличение владельцев собственных автомобилей.

Предприятия АК «Тошавтобустранс» также как и предприятия ГК «Тошэлектротранс» осуществляют перевозку пассажиров в г.Ташкенте по предельным тарифам, утвержденным государством, по месячным проездным карточкам, по льготным проездным карточкам для социальной защиты малообеспеченных слоев населения (пенсионеров, учащихся и студентов), а также лиц имеющих право бесплатного проезда согласно Закона Республики Узбекистан «Об упорядочении бесплатного пользования городским пассажирском транспортом».

Финансовое состояние – важнейшая характеристика экономической деятельности предприятия. Оно определяет конкурентоспособность, потенциал в долевом сотрудничестве, оценивает в какой степени гарантированные экономические интересы самого предприятия и его партнеров по финансовым и другим отношениям.

Данный вид финансового анализа предназначен для общей характеристики финансовых показателей предприятия, определения их динамики и отклонений за отчетный период.

Финансовое состояние Компании с учетом отчетных показателей по итогам 2011-2012 года показано в нижеприведенной таблице:

Таблица 1.3.

Показатели	Всего
Доходы с НДС (млн.сум)	
- отчет 2011 г.	136 448,7
- отчет 2012 г.	163 065,8
- темп роста, %	119,5
Расходы (млн.сум)	
- отчет 2011 г.	150 056,00
Прибыль/убыток/	-13 607,30
- отчет 2012 г.	188 345,08

Прибыль/убыток/	-25 279,28
Пассажиры (млн.пасс.)	
- отчет 2011 г.	375,7
- отчет 2012 г.	363,8
- темп роста, %	96,8
Пассажирооборот, млн.пасс.км.	
- отчет 2011 г.	1 863,4
- отчет 2012 г.	1 855,5
- темп роста, %	99,1

При планировании перевозок и оценке деятельности пассажирских автотранспортных предприятий применяют систему технико-эксплуатационных показателей, которая включает в себя объемные (количественные) показатели, характеризующие уровень производительности подвижного состава.

Таблица 1.4. Техничко-эксплуатационные показатели Компании

Показатели	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	В % соотношении
Среднеспис. кол-во п/с	Ед.	2000,8	2259,3	112,9%
Среднесут. выпуск	Ед.	1576,3	1844,6	117%
Машино-дни в ремонте	м/дн	94974	80472	84,7%
Машиночасы в наряде	тыс. м. час	7030	7879	112,1%
Кэфф.исп. парка		0,788	0,816	103,6%
Кэфф. исп. пробега		0,913	0,914	100,1%
Кэфф. техн. гот.		0,865	0,899	103,9%
Режим работы	час	12,22	11,67	95,5%
Общий пробег	тыс.км	154903	171576	110,8%
Рейсы	Ед.	6605994	7409499	112,2%
Регулярность		93,22	90,34	96,9%

Согласно Указа Президента Республики Узбекистан от 11.01.2006г. № УП-3713 «О дальнейшем совершенствовании системы организации пассажирского транспорта в г. Ташкенте» [5], для предупреждения роста тарифов на городском пассажирском транспорте, особенно в период перехода на новые условия работы, Компанией в целях совершенствования транспортного обслуживания населения г.Ташкента принимаются

необходимые меры для создания благоприятных условий повышения качества оказываемых услуг, соблюдения графиков движения по маршрутам, сокращения непроизводительных расходов за счет сокращения численности персонала, экономии топливно-энергетических ресурсов, повышения рентабельности перевозок.

С целью увеличения пассажиропотока будут реализованы мероприятия, направленные на повышение доходов и обеспечение полноты сбора наличной выручки; укомплектованности подвижного состава водителями и кондукторами; усилением контроля работы водителей на линии; организации качественного и своевременного технического ремонта и обслуживания транспортных средств, с целью уменьшения съездов и заездов по причине технической неисправности; повышение коэффициента использования парков до 0,85.

Возмещение потерь доходов от бесплатного проезда 7-ми категорий граждан, предусмотренных Законом Республики Узбекистан, субсидируются из средств местного бюджета. В 2011 году на покрытие было выделено 1 908,6 млн. сум при расчетных потерях в размере 9 058,2 млн. сум, недофинансировано 7 149,6 млн. сум или 78,9%.

В 2012 году АК «Тошавтобустрас» от реализации месячных проездных карточек получил доходы в размере 45,4 млрд. сум. В настоящее время в среднем в месяц реализуется 102,4 тыс. штук месячных проездных карточек, из которых 70,9 % составляют льготные карточки для пенсионеров, инвалидов, студентов, учащихся.

Деятельность по улучшению системы управления ГПТ постоянно совершенствуется и находится в зоне интересов государства, что является ключевым фактором стабилизации финансовой ситуации и повышения рентабельности пассажирского транспорта.

Стратегиями по обновлению подвижного состава и увеличению объема пассажирских

перевозок присутствующих на рынке компаний в 2013 году предусматривается:

- организации ритмичной и бесперебойной работы подвижного состава предприятий на закрепленных маршрутах (операционный менеджмент);
- приобретения нового подвижного состава для предприятий;
- оптимизации маршрутной сети;
- эффективное использование новых автобусов;
- развития маркетинговой деятельности в компаниях.

Основная задача предприятий автомобильного транспорта при организации пассажирских перевозок состоит в обеспечении своевременной доставки пассажиров к месту назначения, с максимальными удобствами передвижения, полной безопасностью, с минимальными затратами времени и низкой платой за проезд.

Стратегией Компании на 2013 год является:

- ✓ качественное и своевременное удовлетворение населения и гостей г. Ташкента в услугах пассажирского автотранспорта;
- ✓ поднять уровень перевозимых пассажиров до 380,0 млн. в год, доходной части до 163,7 млрд.сум при относительном увеличении расходной части до 178,0 млрд.сум;
- ✓ Обеспечить полноту сбора наличной выручки и повысить доходы от предоставления услуг по перевозке пассажиров на 15,4%, что составит 157,4 млрд.сум.
- ✓ Организовать ритмичную и бесперебойную работу подвижного состава на маршрутах с соблюдением графиков движения и довести регулярность движения до 96%.
- ✓ Ежеквартальное проведение маркетинговых исследований и гибкое реагирование на изменение пассажиропотока.

- ✓ Повышение качества работ по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, снижения на 50% преждевременных съездов и заездов в парк.
- ✓ Создание электронной базы данных маршрутной сети с нанесением схем маршрутов на электронную карту г. Ташкента.
- ✓ Использовать открытый WEB-сайт Компании (www.avtobustrans.uz) для развития взаимоотношений с пассажирами (обратная связь) и давать на нем справочную информацию о каждом маршруте, обслуживаемыми предприятиями Компании.
- ✓ Поэтапное внедрение системы GPS - навигация.

Увеличение доходности в перспективе возможно за счет технического переоснащения автобусного парка, увеличения комфортабельности перевозок, снижения эксплуатационных расходов.

Выводы по главе 1: сформулировано понятие конкурентоспособности применительно к автобусным хозяйствам, определены факторы, влияющие на конкурентоспособность автопредприятия и их значимость, проведена оценка конкурентоспособности по таким показателям как: пассажирооборот, технико-эксплуатационные показатели, объем перевозок пассажиров и др.,

Глава 2. Совершенствование методов оценки конкурентоспособности автотранспортных фирм и компаний

2.1. Методика оценки конкурентоспособности автотранспортных компаний

При оценке конкурентоспособности автотранспортного предприятия (компании) следует учитывать качественные характеристики:

- высокую культуру обслуживания пассажиров;
- необходимые удобства в пути;
- скорость и своевременность перевозки пассажиров;
- безопасность услуг по перевозкам пассажиров;
- расширение пакета предоставляемых услуг;
- обеспечение высокого качества обслуживания пассажиров при минимальной оплате за проезд;
- эффективность перевозок и др.

Однако, даже эти, очень важные для перевозочного процесса характеристики, на наш взгляд, дают обобщённый показатель качества перевозок. К примеру, культура обслуживания пассажиров зависит от множества компонентов, включая: репутацию перевозчика; состояние улиц и дорог; пропускную способность; наличие и работоспособность линейных сооружений; качество регулирования дорожного движения; состояние социальных вопросов, связанных с льготным и бесплатным проездом, касающихся значительной части пассажиров при перевозке их в городском сообщении.

Применение в данном случае усреднённых и средневзвешенных оценок, а также оценок, полученных опросным методом, как предлагают авторы, не всегда дают объективные результаты качества обслуживания пассажиров. Их

можно применять, но только по незначительным элементам, косвенно влияющих на качество перевозок.

По мнению авторов [12, 13], при 100% уровне перевозок по графикам достигается самый высокий уровень конкурентоспособности автотранспортного предприятия. Снижение этого уровня приводит к снижению его конкурентоспособности.

Сделаем вывод, что учесть весь перечень качественных характеристик и показателей оценки конкурентоспособности автотранспортных предприятий практически невозможно. Поэтому наиболее распространённой моделью анализа и оценки конкурентоспособности автотранспортных предприятий является разработка простейшего алгоритма определения уровня конкурентоспособности.

На первом этапе разрабатываем систему показателей качества в зависимости от предоставляемых видов автотранспортных услуг, их значимости и запросов потребителей, это могут быть измеримые и неизмеримые (бальные) показатели. К примеру: объем перевозок, регулярность движения, интервал движения, скорость сообщения, оценка внешнего вида подвижного состава, надёжность водителя, эксплуатационное состояние маршрута, состояние подъездных путей к местам погрузки и выгрузки груза и т.д. Затем делаем анализ факторов, определяющих конкурентоспособность в динамике и уровень конкурентоспособности автотранспортных предприятий. Далее проводим мониторинг предоставляемых однотипных услуг конкурентами. Если уровень конкурентоспособности автотранспортных предприятий не достиг цели, то выявляем причины и принимаем меры для их устранения. Если достиг, то вырабатываем стратегию развития конкурентоспособности автотранспортных предприятий.

Учитывая, что конкурентоспособность автотранспортного предприятия по оказанию услуг пассажирским транспортом определяется безопасностью перевозок, регулярностью, скоростью сообщения, комфортностью,

доступностью, то в этих условиях должен формироваться соответствующий стандарт соответствия подвижного состава, при размещении городского заказа на поставку автобусов.

В числе основных требований стандарта соответствия к подвижному составу городских автобусных перевозок следует отнести, в первую очередь, вместимость, приспособленность подвижного состава к перевозке инвалидов, применение средств автоматического пожаротушения, уровень технической надёжности и т.д.

В данном случае обеспечение конкурентоспособности автотранспортного предприятия по оказанию услуг, связанных с перевозкой пассажиров, должно осуществляться в тесном взаимодействии с потребителем этих услуг. В то же время подвижной состав и предоставляемая услуга, на наш взгляд, с точки зрения конкурентоспособности взаимозаменяемые объекты конкурентоспособности.

Для этих целей разработаем модель конкурентоспособности автотранспортного предприятия, наиболее полно отражающую конкурентоспособность подвижного состава и конкурентоспособность предоставляемых автотранспортных услуг [14, 15].

Модель конкурентоспособности автотранспортного предприятия разделим на две составляющие (рис. 2.1.)

Первую отнесём к производству подвижного состава автомобильного транспорта, обеспечивающую конкурентоспособность для предполагаемых видов услуг. Вторую к предоставлению конкурентоспособных автотранспортных услуг.

Используя рациональные приёмы исследования проблем автотранспортных услуг, а также показателей, стандартов и правил двух составляющих конкурентоспособности автотранспортных предприятий, создан оптимальный вариант модели конкурентоспособности автотранспортного предприятия.

Именно разработанная модель конкурентоспособности автотранспортного предприятия обеспечивает готовность, надёжность, экипажей и подвижного состава к выполнению автотранспортных услуг и предоставляет эти услуги на конкурентоспособном уровне.

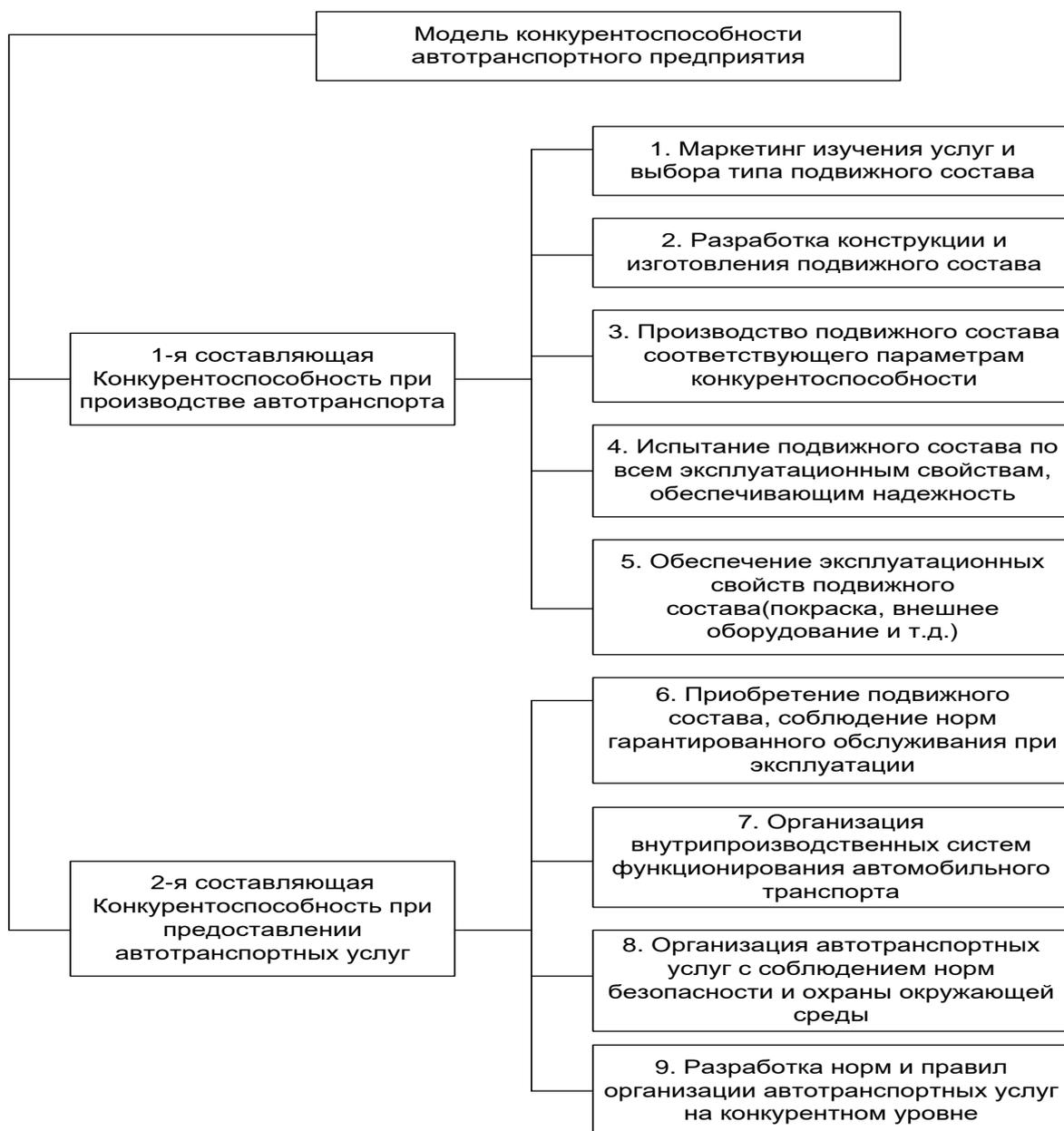


Рис.2.1. Модель конкурентоспособности автотранспортного предприятия

2.2. Методика оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг.

Конкурентоспособность представляет собой относительную оценку преимуществ хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта, которая позволяет им с большей эффективностью удовлетворять потребности рынка

автотранспортных услуг. Устойчивая конкурентоспособность лидера может привести к вытеснению с рынка автотранспортных услуг действующих и потенциальных конкурентов. Систематический анализ и исследование конкурентной среды являются гарантом достижения успеха.

При анализе конкурентной среды, а также измерения рейтинговой силы конкурирующих хозяйствующих субъектов на рынке автотранспортных услуг достаточно часто используется SWOT-анализ. Его основу составляет метод экспертных оценок, который страдает недостатками (субъективизм, недостаточный уровень квалификации экспертов, асимметричность информации, затратность).

По нашему мнению, усовершенствовать этот метод можно благодаря применению метода многомерного сравнительного анализа. После определённых преобразований, SWOT-анализ получает количественную окраску, которая характеризуется следующими показателями количественной оценки ключевых факторов успеха (КФУ) хозяйствующих субъектов-конкурентов рынка автотранспортных услуг.

- Конкурент (хозяйствующий субъект).
- Доля на рынке автотранспортных услуг, %.
- Линейка услуг (количество единиц).
- Доля оборота хозяйствующего субъекта в общем обороте рынка региона, %.
- Количество претензий по качеству на 1000 заказов, ед.
- Доля новых позиций в линейке, %.
- Средняя цена единицы услуги, р.
- Процент аттестованных специалистов, %.
- Количество невыполненных заказов на 1000, ед.
- Средневзвешанная процентная ставка, %.

Примечание: показатели приводятся по каждому конкуренту в отдельности.

На первом этапе мы подбираем количественные показатели, которые могут измерить ключевые факторы успеха (КФУ) хозяйствующего субъекта

на соответствующем рынке автотранспортных услуг. Например, использование современных методов предоставления автотранспортных услуг, в конечном счёте, выражается в увеличении объёмов предоставления услуг, что приводит к росту доли хозяйствующего субъекта на этом рынке. Поэтому для данного фактора успеха мы определили показатель – доля на рынке автотранспортных услуг. Наличие широты линейки предлагаемых автотранспортных услуг можно определить через количество видов автотранспортных услуг.

Выбранные показатели оценки КФУ не совсем адекватны тому, что выражают сами факторы успеха. Например, в привлекательности ценовой политики важна не столько средняя цена, сколько её динамика, очищенная от темпа инфляции; амплитудность цены по позициям линейки услуг. Далее строится матрица стандартизированных коэффициентов. Для этого каждый показатель в матрице исходных данных необходимо разделить на наилучшее значение показателя в соответствующем столбце. Согласно методике многомерного сравнительного анализа значения полученной матрицы по столбцам следует умножить на весовые коэффициенты, отражающие значимость тех или иных показателей КФУ. Далее суммируем значения последней матрицы по строкам и получаем интегральные оценки рейтинговой силы для хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта - конкурентов. Чем выше значение этой оценки, тем более конкурентоспособный хозяйствующий субъект автомобильного транспорта.

Анализ автомобильных перевозок позволяет выделить передовые и отстающие звенья в их выполнении. Решающая роль в повышении уровня составных параметров, формирующих конкурентоспособность услуг на автомобильном транспорте, отводится внутрипроизводственным системам и перевозочному процессу. Все изменения, происходящие в организации перевозок, сказываются на значении технико-эксплуатационных показателей, в конечном итоге определяющих его конкурентоспособность в результате организационных, технических, технологических, экономических,

социальных и других мероприятий. Итак, конкурентоспособность услуг на автомобильном транспорте оценивается системой технико-эксплуатационных показателей, характеризующих её уровень.[16, 17]

Технико-эксплуатационные показатели, влияющие на конкурентоспособность автотранспортных услуг, можно разделить на две группы.

К первой группе следует отнести показатели, характеризующие степень эффективности использования подвижного состава автомобильного транспорта: коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава; коэффициенты использования грузоподъёмности, вместимости и пробега, среднее расстояние ездки и среднее расстояние перевозки; время простоя под погрузкой-разгрузкой, время в наряде, техническую и эксплуатационную скорости.

Вторая группа характеризует эффект результатов работы подвижного состава: количество ездок, общее расстояние перевозки и пробег с грузом, объём перевозок и транспортную работу.

Оценку устойчивости конкурентной позиции автобусного парка произведем с помощью метода многомерного сравнительного анализа с применением наиболее значимых технико-эксплуатационных показателей в следующей последовательности:

На первом этапе сформируем основные по нашему мнению ключевые факторы успеха АТП (6 ТЭП) и представим их в следующей таблице:

Таблица 2.1. Показатели количественной оценки конкурентоспособности КФУ по 10ти автобусным паркам г.Ташкета.

Наименование предприятий	Ключевые факторы успеха (технико-эксплуатационные показатели)					
	Кол-во рентабельных маршрутов	Ср. списочное кол-во подвижного состава по факту (ед.)	Средне суточный выпуск по факту (ед.)	КТГ по факту	КИП по факту	КИПР по факту
А/П№1	0	127,7	108,5	0,882	0,85	0,929
А/П№ 3	4	205,9	175,1	0,947	0,851	0,948

А/П№4	4	136,8	115,7	0,913	0,845	0,948
А/П№5	0	100,2	78,8	0,853	0,787	0,901
А/П№7	3	152,8	121,2	0,877	0,794	0,933
А/П№8	1	111,4	87,7	0,875	0,787	0,95
А/П№ 10	0	107,1	83,1	0,898	0,777	0,919
А/П№ 12	9	205,8	170,3	0,927	0,827	0,967
А/П№ 18	8	170,3	143,3	0,899	0,842	0,952

Далее строим матрицу согласно алгоритму выбранного метода (табл. 2.2.)

Таблица 2.2. Матрица стандартизированных коэффициентов

Наименование предприятий	Ключевые факторы успеха (технико-эксплуатационные показатели)						Рейтинг конкурентов
	Кол-во рентабельных маршрутов	Ср. списочное кол-во подвижного состава по факту (ед.)	Средне-суточный выпуск по факту (ед.)	КТГ по факту	КИП по факту	КИПР по факту	
А/П№1	0	0,62	0,62	0,93	1	0,96	4,13
А/П№2	0,22	0,56	0,52	0,91	0,92	0,93	4,06
А/П№ 3	0,44	1	1	1	1	0,98	5,42
А/П№4	0,44	0,66	0,66	0,96	0,99	0,98	4,69
А/П№5	0	0,49	0,45	0,9	0,92	0,93	3,69
А/П№7	0,33	0,74	0,69	0,93	0,93	0,96	4,58
А/П№8	0,11	0,54	0,5	0,92	0,92	0,98	3,97
А/П№ 10	0	0,52	0,47	0,95	0,91	0,95	3,8
А/П№ 12	1	1	0,97	0,98	0,97	1	5,92
А/П№ 18	0,89	0,83	0,82	0,95	0,99	0,98	5,46

Предположим, что все показатели, включённые в оценку конкурентоспособности автотранспортных предприятий, имеют одинаковый вес (значимость) с коэффициентом, равным единице. Просуммируем полученные результаты по строкам и получим рейтинг конкурентов на рынке автотранспортных услуг:

$$P_{a/п№1.} = 0+0,62+0,62+0,93+1+0,96 =4,13;$$

$$P_{a/п№2.} = 4,06; P_{a/п№3} =5,42; \dots P_{a/п№18} =5,46$$

Таким образом, по нашим расчётам наиболее конкурентоспособным является Автобусный парк № 12 с рейтингом, равным 5,92. на втором месте Автобусный парк № 3 и 18 с рейтингами, равными 5,42 и 5,46 соответственно. И на третьем месте - Автобусный парк № 4 (P=4,69).

Отметим, что данная оценка конкурентоспособности автобусных парков, посредством применения основных факторов конкурентоспособности дала нам реальную картину на рынке автотранспортных услуг.

2.3. Повышение качества автотранспортных услуг и ее влияние на конкурентоспособность автотранспортных услуг.

Исследуя проблемы конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта, отметим, что конкурентоспособность связана с характером конкуренции на конкретном рынке автотранспортных услуг и временем реализации услуг. Значительная масса потребителей пользуется теми услугами, которые отвечают общественным и личным потребностям. Основные факторы конкурентоспособности автотранспортных услуг выражаются соответствием интересов потребителя услуг, его платёжеспособностью, удобством, доверием к услугам.

Конкурентоспособность определяется качественными и стоимостными значениями автотранспортных услуг, которые всесторонне «оцениваются» потребителем по значимости, удовлетворённости, расходами на пользование.

Рыночные отношения выдвигают новые требования к свойствам конкурентоспособности автотранспортных услуг. Совокупность свойств автотранспортных услуг, которая характеризуется качественными и стоимостными параметрами, представляет собой базовые элементы в системе факторов конкурентоспособности услуг. Качество и цена являются здесь главными составляющими элементами конкурентоспособности автотранспортных услуг. Однако методом познания и изучения явлений автотранспортных услуг выявлена тенденция, при которой ценовая конкуренция постепенно уступает качеству услуг.[18]

Дадим краткое теоретическое обоснование понятию и трактовки качества, оценки и значимости, свойств и параметров качества транспортного обслуживания.

Качество транспортного обслуживания - это совокупность характеристик транспортного обслуживания, обуславливающих его способность удовлетворять потребности потребителей путем надлежащего и эффективного выполнения транспортных и сопутствующих услуг, а также соответствовать установленным стандартам и нормативам, условиям договора или обычно предъявляемым требованиям к транспортному обслуживанию.

Для каждого вида автотранспортных услуг учитываются свои специфические уровни качества. Они распознаются методами решения практических задач для достижения конкретных целей: своевременности и безопасности выполнения перевозок, сохранности перевозимых грузов, снижения затрат перевозочного процесса, гарантированности высокого качества перевозок пассажиров, расширения сфер автотранспортных услуг.

Исследование качеств услуг автотранспортного предприятия нами достигается с помощью методов оценочных показателей, которые отражают не только уровень качества и эффективность, но и стимулируют предложения на услуги, отличительные от своих конкурентов по гарантированности, срочности, объёму, уровню тарифов, технологии доставки и т.д. Качество перевозок грузов, к примеру, оцениваем методом совокупности характеристик, определяющих их пригодность удовлетворять потребности грузоотправителей или грузополучателей в соответствующих перевозках.

В исследовании данной проблемы нами предпринята попытка с помощью метода совокупности норм, правил, требований, регулирующих деятельность автотранспортных предприятий на рынке автотранспортных услуг, изложить значимость показателей качества транспортного

обслуживания потребителей при оценке конкурентоспособности автотранспортных предприятий.

К примеру, показатель надёжности перемещения точно по графику определяется временем перемещения пассажира по маршруту. В основе определения показателя доступности заложена частота движения автомобильного транспорта в определённый промежуток времени. Безопасность работы автомобильного транспорта выражается безотказностью работы, т.е. свойством подвижного состава выполнять свои функции в течение заданного периода времени. Стоимостный показатель характеризует оценку потребительского спроса на услуги автомобильного транспорта через величину тарифа и т.д.

Качество транспортного обслуживания в данном случае можно оценить по следующим параметрам:

- по оценке пригодности подвижного состава, главным критерием которого должно быть соответствие виду перевозок и оказываемых услуг;
- по установленным нормативам, для рыночных условий можно отнести сроки доставки отдельных видов грузов в зависимости от расстояний перевозки и других условий доставки, нормативы по обеспечению сохранности перевозимых грузов и др.;
- по качественным характеристикам аналогичных перевозок автотранспортных предприятий-конкурентов, для этого необходимо изучение технологий и методов организации перевозок других автотранспортных предприятий в регионе;
- по требованиям потребителя перевозок и услуг, для чего изучить эти требования, разработать мероприятия по удовлетворению этих требований и реализовать их.

В реальных условиях рынка автотранспортных услуг более важным может оказаться сравнительная характеристика качества транспортного обслуживания, выполняемая одним автотранспортным предприятием с такой же характеристикой, выполняемой другим автотранспортным предприятием.

При этом важно оценить не только сам процесс перевозки, но и дополнительные услуги, предоставляемые потребителю.

Спирин И. В. [19] приводит следующую систему показателей для оценки качества перевозок пассажиров (рис.2.2.):

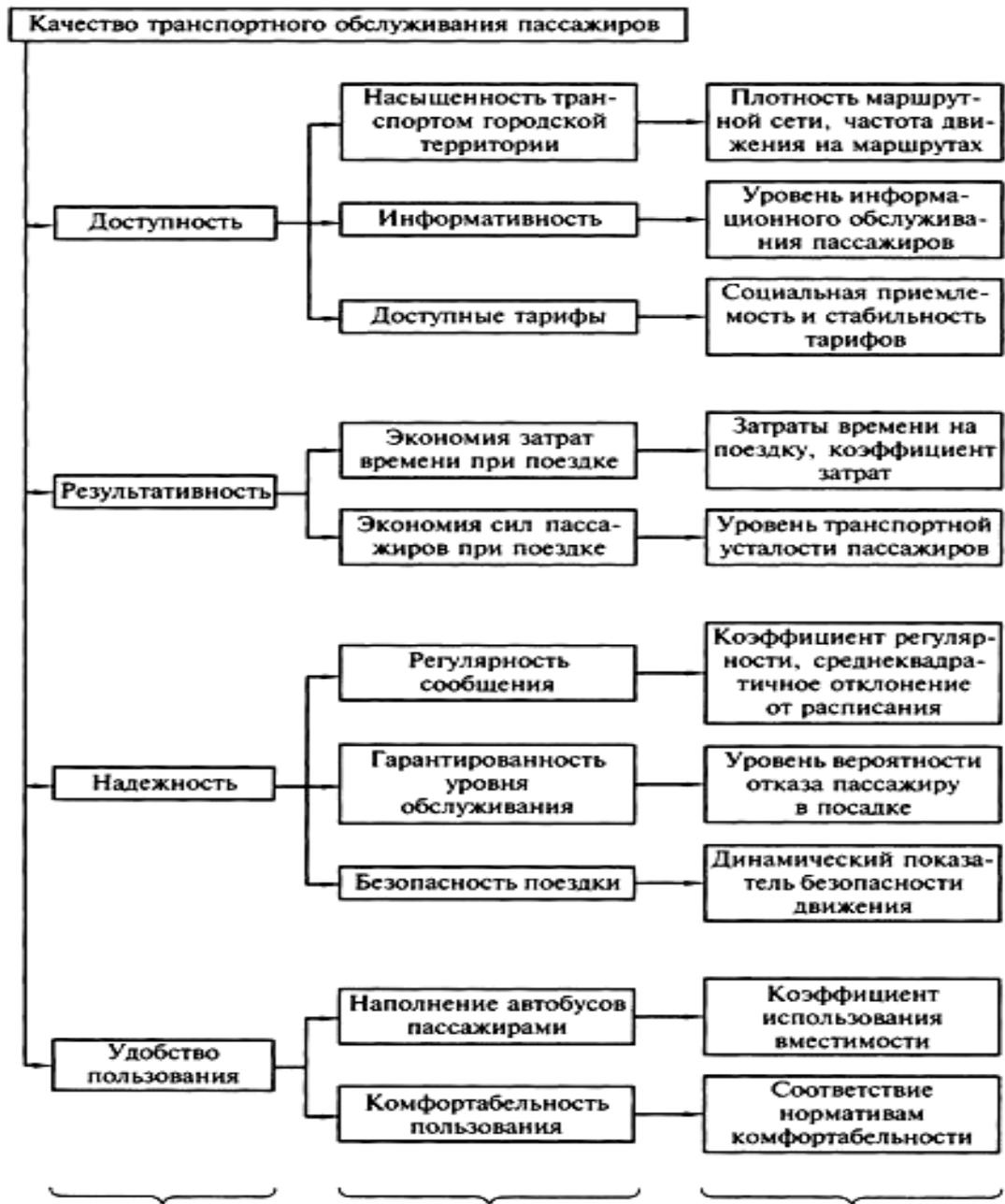


Рис. 2.2. Структура показателей качества обслуживания пассажиров (на примере автобусных перевозок)

Проведенное исследование теоретических аспектов управления и оценки качества услуг ГПТ позволяет сделать следующие выводы:

- ✓ многообразие существующих подходов оценки качества требует разработки эффективных и корректных методов, опирающихся на более современные аппараты вычислений, основанных на единых принципах, и определения адекватных критериев и показателей качества.
- ✓ критерием совершенствования управления в сфере услуг является уровень удовлетворения многообразных потребностей людей в нужных им услугах;
- ✓ с целью сохранности целостности городской транспортной системы и поддержанием соответствующего уровня требований потребителей качества услуг ГПТ необходимо осуществлять планирование, организацию, стимулирование, регулирование и контроль всего пассажирского автотранспорта независимо от его формы собственности;

Выводы по главе 2: разработана методика оценки конкурентоспособности; произведен расчет устойчивости конкурентной позиции автобусного парка; рассмотрены вопросы повышения качества автотранспортных услуг и его влияние на конкурентоспособность автотранспортных услуг.

Глава 3. Пути повышения конкурентоспособности автотранспортных фирм, компаний и их услуг.

3.1 Анализ параметров маршрутизации движения автобусов и их совершенствование.

В системе планирования, организации и управления ГПТ решается большое количество разнообразных задач. Одними из важнейших среди них являются задачи, определяющие систему маршрутов. От того насколько действующая схема маршрутов адекватна потребностям населения в передвижениях зависят и эффективность использования подвижного состава, и качество перевозок пассажиров. На автобусных маршрутах в городах, часто без достаточного обоснования, открываются новые остановочные пункты, что приводит к увеличению продолжительности рейсов, снижению скорости движения подвижного состава по ним, к сокращению провозных возможностей имеющихся транспортных средств.

Отсутствие в ряде случаев научно-обоснованных и формализованных методов решения многих задач, связанных с проектированием и эксплуатацией автобусов на маршрутах, ведёт к принятию нерациональных вариантов решений. Одной из особенностей системы создания и функционирования автобусных маршрутов в городах является то, что срок службы схемы городских маршрутов в целом определяется десятилетиями, а продолжительность функционирования отдельно взятого маршрута - годами и даже месяцами.

Установление автобусных маршрутов - выбор и обоснование рациональной трассы, направлений движения, конечных пунктов и промежуточных остановок должно производиться с особой тщательностью и необходимым технико-экономическим обоснованием, поскольку система автобусных маршрутов оказывает значительное влияние как на условия и удобства перевозки пассажиров, скорость и безопасность движения, режим труда автобусных бригад, так и на эффективность использования автобусов.

Выбор направлений движения автобусов, а также конечных и промежуточных пунктов маршрута осуществляется в соответствии с потребностями населения в перевозках; при этом пассажиропоток должен быть достаточно устойчив на всем протяжении маршрута.

При выборе оптимального варианта и обосновании рациональной системы автобусных маршрутов учитываются следующие общие требования [20]:

- конечные пункты автобусных маршрутов, как правило, устанавливают в местах большого притока и скопления пассажиров, к которым относятся вокзалы, пристани, рынки, стадионы, парки, театры, промышленные предприятия, станции метро и т.п. На конечных пунктах маршрута должны быть оборудованы площадки для разворота и отстоя автобусов;
- система автобусных маршрутов должна соответствовать основным направлениям следования пассажиров и обеспечивать им поездку по возможности без пересадок;
- автобусные маршруты устанавливают при наличии достаточно благоустроенного дорожного полотна, соответствующего правилам технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, с учетом ширины продольного профиля улиц, а также эксплуатационно-технической характеристики подвижного состава;
- протяженность автобусных маршрутов устанавливают в соответствии с размерами и планировкой городской территории. При этом учитывается, что задержки автобусов в пути следования в течение рейса должны быть минимальными, а наполнение автобусов должно быть равномерным на всей длине маршрута.

Маршрутная сеть в г. Ташкенте охватывает весь город и любой потенциальный пассажир в течении 1-2 часов с помощью 1-2 пересадок может попасть в любую «географическую точку» г. Ташкента.

Данные маршрутов, закрепленных за предприятиями АК "Тошавтобустранс", показаны в нижеследующей таблице.

Таблица 3.1.

Маршруты	Количество маршрутов		План. кол-во расписаний			Количество рейсов		Средняя протяжен. маршрутов	Часы в наряде	
	будн.	выход	буд.	суб.	вос.	будние	выходн		будние	выходн
Городские автобусные маршруты	131	131	1206	1057	992	17412	13479	2554,69	16224,5	12527,6
Пригородные автобусные маршруты	5	5	36	31	30	465	378	127,71	465,5	375,9
Городские маршрутные такси	47	47	351	322	273	5213	4193	715,12	3959,8	3045,0
Всего по АК «Тошавтобустранс»	183	183	1593	1410	1295	23090	18050	3397,52	20649,8	15948,5

Проанализирован финансовый результат работы маршрутов, закрепленных за автопарками АК «Тошавтобустранс» с их классификацией: на рентабельные (отношение расходов к доходам от 0,79 до 1,0); менее убыточные (от 1,01 до 1,5); более убыточные (от 1,52 до 2,0); крайне убыточные (свыше 2,0).

Таблица 3.2. Перечень рентабельных и убыточных маршрутов АК "Тошавтобустранс"

Наименование предприятия	Кол-во маршрутов	из них			
		рентабельные	менее убыточные	более убыточные	крайне убыточные
ОАО «Биринчи автокорхона»	10	0	6	4	0
ОАО «2-автобус саройи»	10	2	7	0	0
ОАО «3-автобус саройи»	20	4	15	1	0
ОАО «4-автобус саройи»	13	4	6	3	0
ОАО «5-сон автокорхона»	8	0	4	4	0
ОАО «7-автокорхона»	14	3	10	0	1
ОАО «8-сонли автосаройи»	10	1	8	1	0
ОАО «12-автобус саройи»	18	9	9	0	0
ОАО «18-автобус саройи»	19	8	10	0	0

ООО «Унинчи автосарой»	9	0	6	3	0
Итого по городским перевозкам	131	31	81	16	1

Стратегической задачей АК "Тошавтобустранс" в 2013г. будет закрытие крайне убыточных маршрутов путем:

1) Ежемесячного анализа работы крайне убыточных маршрутов, улучшения их технико-экономических показателей, при снижении эксплуатационных расходов с последующим переводом части маршрутов в разряд более убыточных.

2) Закрытия части маршрутов из-за того, что пассажиропоток на этих маршрутах незначительный и использовать на нем автобусы большой вместимости не целесообразно.

В связи с вышеуказанными задачами приказом ассоциации «Тошшахартрансхизмат» от 25 марта 2013 года № 80 и от 27 марта 2013 года № 86 закрыты соответственно автобусный маршрут № 3 «массив Сергели-7 – кафе Салом» и автобусный маршрут № 120 «курган Барнадул – улица Уйгура» как нерентабельные.

Высвободившийся подвижной состав будет использоваться на других маршрутах с целью уплотнения графиков движения, улучшения регулярности и уменьшения интервалов движения.

Кроме этого, так же будут проанализированы и улучшены технико-экономические показатели для перевода более убыточных маршрутов в менее убыточные, менее убыточных в рентабельные. Добиться к концу 2013 года по АК "Тошавтобустранс" от общего количества маршрутов рентабельных (75%), менее убыточных (25%).

По результатам ревизии маршрутной документации автобусных маршрутов АК "Тошавтобустранс" и с учетом приобретения нового подвижного состава в 2013г. планируется увеличение графиков движения на некоторых маршрутах (с заложенными в графиках интервалами в 14-20 минут) с уменьшением интервалов движения до 10 мин.

В связи со строительством в г.Ташкенте широких магистральных дорог, мостов и туннелей будет рассмотрен вопрос повышения эксплуатационной скорости и уменьшения времени на рейс на некоторых маршрутах.

Решение данных вопросов службами эксплуатации предприятий АК "Тошавтобустрас" улучшит качество обслуживания пассажиров за счет повышения регулярности движения, увеличения эксплуатационной скорости, уменьшения интервалов движения, снижения непроизводительных расходов.

Выделим следующие основные факторы, влияющие на параметры маршрутизации движения автобусов, над которыми будет работать Компания в 2013году:

1. Скорость перемещения пассажиров должна быть достаточной, чтобы он в нужное время оказался в нужном месте.
2. Надежность и ритмичность движения подвижного состава на маршруте.
3. Хорошая атмосфера в салоне подвижного состава, внимательность и тактичность водителей и кондукторов.
4. Безопасность дорожного движения и высокая квалификация водителей.
5. Отсутствие пересадки.
6. Комфортабельность поездки и удобства при ожидании автобуса.
7. Информация.

Основными задачами по совершенствованию маршрутной системы автобусного транспорта в городах являются:

- 1) Ежедневное обеспечение планового выхода подвижного состава предприятий Компании по часам суток на закрепленные маршруты.
- 2) Неукоснительное соблюдение графиков движения и регулярности, организация четкой и бесперебойной работы подвижного состава по часам суток на обслуживаемых маршрутах, особенно в вечернее время.
- 3) Маркетинговые исследования пассажиропотоков и оптимизация маршрутной сети (в т.ч. удлинение или укорочение маршрутов). Введение

укороченных маршрутов целесообразно в том случае, если на определенном участке маршрута мощность пассажиропотока значительно превышает среднюю мощность пассажиропотока в целом по маршруту.

4) Введение скоростных и экспрессных маршрутов. Такие маршруты рекомендуется вводить при наличии остановок с большим пассажирооборотом. Скорые и экспрессные маршруты должны дублировать основные автобусные маршруты. При организации скорых маршрутов следует учитывать реальную экономию времени пассажиров, которая зависит от расстояния между остановками и скорости сообщения. При длине перегона на основном маршруте 0,5 км, а на скором 1 - 1,5 км дублирование выгодно при длине основного маршрута более 6 - 8 км. Выигрыш для пассажира по времени в этом случае составит более 5 мин. Скоростные рейсы рекомендуется вводить в том случае, если расстояние между остановочными пунктами увеличивается примерно в 2,5 - 3 раза.

Сокращение числа пересадок и, следовательно, затрат времени на пересадки достигается путем повышения маршрутного коэффициента (отношение протяженности всех городских автобусных маршрутов в одном направлении к протяженности автобусной сети по оси улиц). Маршрутный коэффициент в городах с достаточно разветвленной сетью автобусных маршрутов должен находиться в пределах 2,5 - 3,5. Для городов, имеющих автобусный и городской электрический транспорт, маршрутный коэффициент определяется отдельно и находится в тех же пределах.

5) Строительство и ремонт автостанций, остановок, создание удобств для пассажиров, ожидающих подвижной состав.

В целях сокращения затрат времени населения на транспортное обслуживание в г. Ташкенте следует разработать следующие предложения:

- а) уменьшение времени подхода к линиям автобусного транспорта;
- б) снижение времени ожидания автобусов;
- в) сокращение затрат времени на поездку;
- г) снижение количества пересадок с одного маршрута на другой.

3.2 Совершенствование закрепления маршрутов по автотранспортным компаниями и снижение издержек перевозок пассажиров.

Ассоциация "Тошшахартрансхизмат" является уполномоченным органом хозяйственного управления городским пассажирским транспортом, осуществляет руководство и хозяйственное регулирование в области перевозочного процесса на пассажирском транспорте, а также осуществляет единую техническую политику в развитии и совершенствовании сети пассажирских перевозок.

Состояние парка подвижного состава АК «Тошавтобустрас», входящую в структуру Ассоциации «Тошшахартрансхизмат» в 2012 году характеризуется следующими цифрами: на балансе предприятий Компании числится 1 478 автобуса, что на 253 ед. меньше чем в 2011г., из них 887 автобуса (60%) марки «Мерседес-Бенц», (842 ед. в 2011г.), 581 автобусов (39%) марки «Исузу» (609 ед. в 2011г.) и 10 автобусов (1%) «Хундай». Из общего количества автобусов 142 ед. (8,2%) прошли амортизационный срок. Средний возраст автобусов составляет 6,6 лет, в том числе автобусов марки «Мерседес-Бенц» - 7,3 лет, «Исузу» - 4,4 лет. Износ по общему числу автобусов составляет 57%. (см. табл.3.3.)

Таблица 3.3.

Состояние подвижного состава предприятий АК «Тошавтобустрас» по состоянию на 1 января 2013 года.					
№ п/п	Подвижной состав	Период приобретения	Количество (ед.)	Средний пробег (тыс.км.)	Износ %
			1478		57%
I	"Мерседес-Бенц"		887		
	из них по моделям:				
1	"Мерседес-Бенц 0405"	1994-1998гг.	84		100%
	в том числе:				
		1994г.	2	1 516	100%
		1995г.	38	1 392	100%
		1996г.	9	1 265	100%
		1997г.	27	1 245	100%
		1998г.	8	1 175	100%

2	"Мерседес-Бенц Конекто 0345"	1999г.	2	565	100%
		2003г.	170	865	93%
		2004г.	100	770	83%
3	"Мерседес-Бенц Лов Флор"	2008г.	200	360	42%
		2009г.	200	290	32%
		2012г.	100	12	3%
4	"Мерседес-Бенц Ситаро 0530"	2001г.	1	925	100%
5	"Мерседес-Бенц Конекто 0345U" (междугородный)	2003г.	30	950	62%
II	"Исузу"	2007г.	200	385	75%
		2008г.	260	308	60%
		2009г.	62	251	45%
		2010г.	1	154	30%
		2011г.	50	77	15%
		2012г.	8	36	8%
III	"Хундай"	2007	10	390	75%

Из таблицы видно, что в среднем нормативный срок службы автобуса марки «Исузу» составляет порядка 500 тыс. км., а для автобуса марки «Мерседес-Бенц» - 1,0 млн. км. После этого пробега резко увеличиваются эксплуатационные затраты, то есть автобус должен быть списан. Из проведенного анализа подвижного состава по пробегу выявлено следующее: замене подлежат 87 ед. или 6% автобусов марки «Мерседес-Бенц».

Имеющиеся на балансе автопредприятий Компании, комфортабельные автобусы «Мерседес-Бенц 0345 U Юберланд» в количестве 30 ед., работают в основном, на почасовых перевозках. В 2012 году от эксплуатации автобусов «Мерседес Бенц Юберланд» получен доход в размере 2 417,1 млн.сум. Эксплуатация автобусов «Мерседес-Бенц 0345 U Юберланд» на почасовых перевозках позволила удовлетворить потребности жителей г.Ташкента в услугах пассажирского транспорта. Кроме этого автобусы «Мерседес-Бенц 0345 U Юберланд» привлекаются в свободное время для обслуживания международных, республиканских, городских мероприятий, конференций, спортивных соревнований, фестивалей и др.

Парк автобусного транспорта, состоящего из автобусов малой и большой вместимости, обслуживаются в 10-ти автобусных парках города Ташкента. С 2005 года подвижной состав «Тошшахартрансхизмат» соответствует нормам

экологической безопасности Евро-3 и Евро-4. При ассоциации создан специальный центр сервисного обслуживания, где ежемесячно проходят обслуживание более 350 пассажирских автобусов Mercedes-Benz.

Согласно Постановлению КМ РУз. №119 «О мерах по дальнейшему обновлению парка пассажирских автобусов г.Ташкента» от 3 мая 2013г.[6] к концу нынешнего планируется обновить подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта более производительными и комфортабельными автобусами, имеющими повышенную экономичность в расходовании топлива и других смазочных материалов и обеспечивающих снижение себестоимости перевозок.

Компания EvoBus GmbH (Германия) в 2013 году поставит в Узбекистан 100 ед. городских пассажирских автобусов модели Mercedes-Benz Conecto Low Floor, запасных частей и диагностических приборов к ним на общую сумму 14,0 млн. евро. 30 ед. автобусов будут поставлены до 1 сентября 2013г., 20ед. – до 1 октября и 50 ед. – до 1 ноября 2013 г.

По данным Ассоциации «Тошшахартрансхизмат», десять автобусных парков столицы в 2013 году приобретут 65 ед. автобусов марки ISUZU, которые выпускаются в Самарканде. На сегодняшний день поступило 28 ед. автобусов, которые эксплуатируются на маршрутах г. Ташкента. Оставшиеся автобусы поступят до конца этого года.

Процесс автомобилизации нашей страны не должен ограничиваться только увеличением парка автомобилей, он так же вызывает необходимость решения ряда вопросов, направленных на дальнейшее развитие материально-технической базы и повышения эффективности эксплуатации. На автомобильном транспорте, выполняющем огромные объемы перевозок пассажиров, требуется улучшить организацию работы пассажирского автомобильного транспорта, повысить регулярность и частоту движения автобусов за счет минимизации затрат времени, расхода топлива при осуществлении нулевого пробега путем закрепления маршрутов с одного автобусного парка на другой. Снижение нулевых пробегов при

рациональном размещении маршрутов, являясь научной новизной, создает предпосылки для своевременного обслуживания перевозок пассажиров. Следует так же отметить, что увеличение нулевых пробегов за счет неправильного закрепления маршрутов к автобусным паркам или заездов в парк из-за технических неисправностей, уменьшает коэффициент использования пробега.

Исходной базой для разработки мероприятий по совершенствованию закрепления маршрутов по автотранспортным компаниями и снижение издержек перевозок пассажиров послужила информация о нулевых пробегах, времени и расхода топлива на маршруты. Автобусные парки имеют различную маршрутную сеть по числу маршрутов, их протяженности, обустройству остановками, светофорами, дорожными знаками и т.д.

Проанализировав всю документацию касательно маршрутов по автобусным паркам г. Ташкента, мной был проделан анализ параметров маршрутизации движения автобусов в следующей последовательности:

1. Выбираем определенное количество маршрутов, например, 11 маршрутов такие как: маршруты №№ 60А, 199А, 118А, 122А, 44А, 120А, 83А, 96А, 146А, 20А, 87А.
2. Далее дадим характеристику маршруту № 60А, который находится на балансе Автобусного парка №2.
 - Работа по маршруту №60А начинается с исходного пункта «А», т.е. с массива «Юнусабад-17кв.». Обслуживание данного маршрута производится автобусами марки «Мерседес-Бенц». Расстояние между Автобусным парком №2 и исходного пункта «А» составляет 12,73 км, на которое затрачивается 23мин. (в одном направлении). Число рейсов по данному маршруту (9) за день (включая пройденный путь из парка в пункт «А» и обратный путь в том же направлении). Соответственно расстояние 229,14 км и расход топлива составляет 68,74 литров. Занесем все данные, включая остальные 10 маршрутов в следующую таблицу:

Таблица 3.4.

Порядковый номер	Наименование предприятия	Номер маршрута	Количество автобусов по маршруту	Расход для 1го автобуса до исходного пункта "А"		Расходы для общего кол-ва автобусов до исходного пункта "А" и обратно			Марка автобуса
				Расстояние (км.)	Время (мин.)	Расстояние (км.)	Время (мин.)	Топливо (литры)	
Анализируемое состояние									
1	А/П №2	60А	9	12,73	23	229,14	414	68,74	Мерседес
2	А/П №2	199А	7	11	20	154	280	46,2	Мерседес
3	А/П №3	118А	11	19,9	33	437,8	726	78,8	Исузу
4	А/П №4	122А	10	12,73	23	254,6	460	45,83	Исузу
5	А/П №5	44А	12	7,5	14	180	336	54	Мерседес
6	А/П №5	120А	8	21,1	36	337,6	576	101,28	Мерседес
7	А/П №10	83А	9	15,4	28	277,2	504	83,16	Мерседес
8	А/П №10	96А	10	16,53	30	330,6	600	99,18	Мерседес
9	А/П №12	146А	10	18,9	32	378	640	68,04	Исузу
10	А/П №18	20А	3	12,6	23	75,6	138	13,61	Исузу
11	А/П №18	87А	12	11,25	20	270	480	81	Мерседес

Примечание: Расход топлива на 100 км. 30 литров взят для серии автобусов Мерседес-Бенц LF и 18 литров для автобусов марки «Исузу».

- Далее распределяем выбранные маршруты по другим автобусным паркам, закрепив подвижной состав, исходя из их (т. е. автобусных парков) близости к началу маршрута с целью минимизации нулевого пробега (табл.3.5.)

Таблица 3.5.

Порядковый номер	Наименование предприятия	Номер маршрута	Количество автобусов по маршруту	Расход для 1го автобуса до исходного пункта "А"	Расходы для общего кол-ва автобусов до исходного пункта "А" и обратно	Марка автобуса
------------------	--------------------------	----------------	----------------------------------	---	---	----------------

				Расстояние (км.)	Время (мин.)	Расстояние (км.)	Время (мин.)	Топливо (литры)	
Показатели после практического внедрения									
1	А/П№3	60А	9	8	14	144	252	43,2	Мерседес
2	А/П№1	199А	7	4,9	9	68,6	126	20,58	Мерседес
3	А/П№7	118А	11	6,8	9	149,6	198	26,93	Исузу
4	А/П№7	122А	10	9,35	17	187	340	33,66	Исузу
5	А/П№2	44А	12	4,33	8	103,92	192	31,18	Мерседес
6	А/П№3	120А	8	5,25	10	84	160	25,2	Мерседес
7	А/П№8	83А	9	4,4	8	79,2	144	23,76	Мерседес
8	А/П№3	96А	10	7,8	14	156	280	46,8	Мерседес
9	А/П№8	146А	10	9,5	17	190	340	34,2	Исузу
10	А/П№4	20А	3	1,8	3	10,8	18	1,94	Исузу
11	А/П№3	87А	12	5,83	11	139,92	264	41,98	Мерседес

Итак, анализ практического внедрения показал положительные результаты, которые можно представить в виде диаграмм по расстоянию, времени и расхода топлива до и после преобразований.

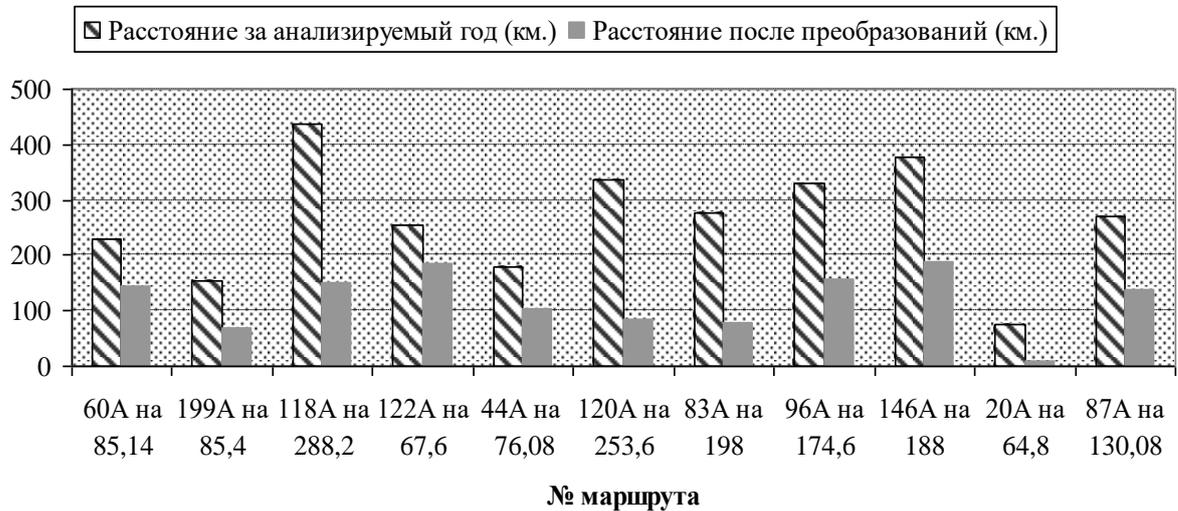


Рис.3.1. Сравнительный анализ расстояния до и после закрепления маршрутов

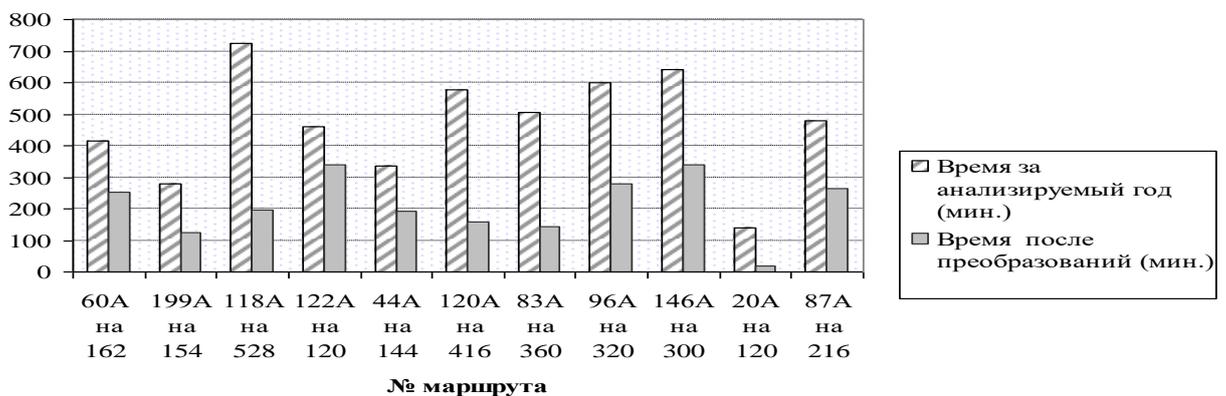


Рис.3.2. Затраты времени до и после закрепления маршрутов

Из графиков видно, что все затраты изменились в сторону уменьшения, следовательно сэкономленные время и горючее смело можно использовать на маршрутах при выполнении рейсов. Данное предложение, являясь экономически эффективным, позволит рационально использовать временные и топливные расходы, путем уменьшения нулевых пробегов.

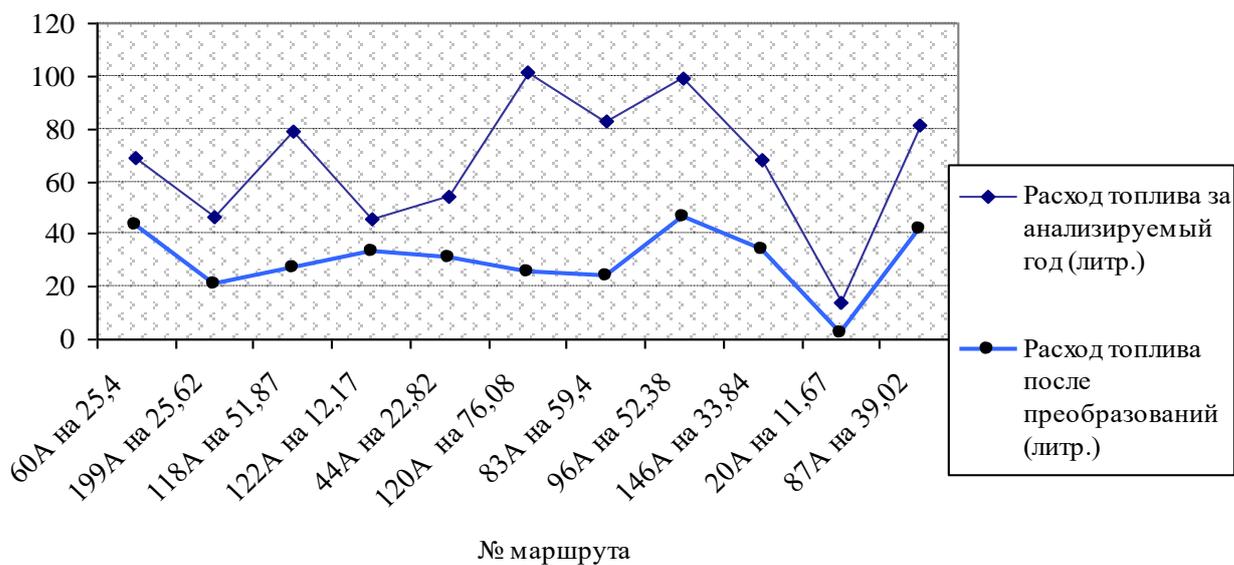


Рис. 3.3. Расход топлива до и после закрепления маршрута.

По итогам 11ти преобразованных маршрутов общим объемом сэкономленного топлива со 101 автобуса составил 410,41 литров. Экономия топлива на эксплуатацию автобусов за счёт снижения норм его расхода определяется по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{топ}} = (N_1 - N_2) * Z_{\Gamma} * C_{\text{топ}},$$

где N_1 – норма расхода топлива на пробег на действующей сети дорог, л.; N_2 – то же на проектируемой, л.; $C_{\text{топ}}$ – цена 1 л. топлива, сум.

✓ $N_1 = 739,84$ л,

✓ $N_2 = 329,43$ л,

✓ $C_{\text{топ}} = 2800$ сум за 1 л.

$$\mathcal{E}_{\text{топ}} = ((739,84 - 329,43) / 1611,5) * 40000 * 2800 = 28\,523\,686 \text{ сум.}$$

Итак, годовая экономическая эффективность по экономии топлива составила 28 523 686 сум. При этом годовая экономия топлива составляет 10 187 литров.

3.3 Применение спутниковой системы контроля за движением автобусов.

В последние годы настоятельно ставится задача о внедрении новых надежных технических средств, которые позволили бы осуществлять автоматизированный сбор диспетчерской информации с подвижных объектов, а также передавать информацию на объекты. Технически эта задача может быть выполнена целым рядом средств, как традиционных, так и спутниковых.

Управление транспортом в режиме он-лайн, дает уникальную возможность всегда иметь точную и достоверную информацию о реальном местоположении и маршрутах движения транспорта. Появляется возможность сверить маршрутные листы с реальным маршрутом, отображаемым на географической карте, с отчетом на котором перечислены точки маршрута, либо с полным списком пройденных адресов. Можно легко сделать выводы о нецелевом использовании транспортных средств, принадлежащих компании (доставка "левых" грузов, отклонение от маршрутов, использование служебного транспорта в личных целях), или о кражах и повреждении груза, топлива.

Этих и других возможностей позволяет достичь использование глобальных навигационных систем "WEB-GPS/GSM-Глонасс/GSM".

На территории Узбекистана сегодня успешно функционируют две системы навигации и слежения - GPS и ГЛОНАСС (ГЛОбальная НАвигационная Спутниковая Система) предназначена для непрерывного и высокоточного определения пространственного (трехмерного) местоположения, вектора скорости движения, а также времени наземных потребителей в любой точке Земли или околоземного пространства.

На местном рынке их представляет несколько компаний, такие как ООО «Newmax Technologies», ООО «International Monitoring Group», ООО «Fleet

Management Service». Говорить об условиях жесткой конкуренции, наверное, пока рано. Вместе с тем, конкуренция заметна и это факт. Средний срок окупаемости колеблется от шести до восьми месяцев.

Системы GPS и ГЛОНАСС во многом подобны, но имеют и различия. Они разрабатывались с учетом наиболее вероятных областей применения. Поэтому ГЛОНАСС имеет преимущества на высоких широтах, а GPS - на средних.

Система GPS-мониторинга на автобусных маршрутах позволит снизить аварийность в два раза. Внедрение системы мониторинга автотранспорта не требует снятия транспорта с линии и появления в структуре организации нового отдела.

Целью написания данного пункта является разработка плана мероприятий по повышению эффективности функционирования АК «Тошавтобустранс» путем внедрения системы мониторинга "WEB-GPS/GSM-Глонасс/GSM". Также создание диспетчеризации на автостанциях, чтобы пассажиры видели, где движется автобус в настоящий момент и когда он будет на той или иной станции.

Создание такой системы позволит обеспечить автоматизированный сбор информации о дислокации подвижных объектов, обслуживаемых в рамках данной системы вне зависимости от их местоположения на Земном шаре, т.е. в глобальном режиме. При этом средства системы будут автоматически вычислять географические координаты местоположения объектов и направлять их в соответствующие диспетчерские пункты пользователей. Информация может быть также запрошена с объекта по инициативе диспетчера из диспетчерского пункта и имеется возможность передать на объект необходимую информацию.

Средства системы позволяют не только решать коммерческие цели управления, но и обеспечить повышение безопасности движения объектов и будут способствовать охране человеческой жизни. Данные о дислокации

аварийных объектов могут быть переданы в соответствующие поисково-спасательные службы.

Изучения, проведенные в нашем государстве показали, что имеются следующие основные категории потенциальных пользователей, заинтересованные в получении оперативной информации с подвижных и стационарных объектов:

1. Администрации, эксплуатирующие автомобильный транспорт.
2. Организации, эксплуатирующие подвижной железнодорожный состав и специальные средства.
3. Организации, эксплуатирующие подвижные автомобильные объекты.
4. Научные организации, проводящие с помощью подвижных технических средств изучение окружающего пространства.
5. Организации, эксплуатирующие магистральные трубопроводы и иные удаленные объекты.
6. Предприятия топливно-энергетического комплекса.
7. Сельскохозяйственные предприятия.
8. Коммерческие структуры.

В использовании системы слежения за местоположением подвижных объектов проявили заинтересованность ряд ведомств и организаций (МВД и др.). Отдельно стоит отметить заинтересованность в приобретении средств мониторинга автотранспортными предприятиями.

В настоящее время в крупных АТП городах Республики Узбекистан существует огромное количество проблем, таких как:

- координация деятельности различных служб;
- управление и контроль работы техники;
- управление движением транспортных потоков;
- повышение качества транспортного обслуживания населения;
- вопросы безопасности;

Для решения вышеперечисленных проблем, началась осуществление проекта «Об оснащении междугороднего транспорта Узбекистана

спутниковыми системами навигации и мониторинга». Внедрение систем GPS на автомобильный транспорт началась в 2012 году. По слова Шоолима Шовахобова, заместителя начальника агентства речного и автомобильного транспорта Узбекистана: «Все автобусы данной страны, задействованные в междугородних перевозках, оснастили системой GPS».

Абонентские терминалы устанавливаются на данный вид транспорта с целью повышения безопасности водителей и пассажиров, а также оптимизации маршрутов и снижению финансовых издержек автопарков.

Для ознакомления с опытом внедрения GPS в работу различных ведомств узбекские специалисты побывали в России, Южной Кореи, Турции и Румынии. После тщательных консультаций и комплексных исследований в Узбекистан было импортировано самое современное навигационное оборудование и программное обеспечение к нему. После создания пилотной зоны и тщательного тестирования навигации GPS, были внесены некоторые конструктивные изменения в работу системы, что позволило оперативно и точно определять местоположение любого автобуса. Кроме того, диспетчеру доступны также и другие технические характеристики, включая скорость, расход топлива, пройденное расстояние и др. Одним из ключевых положительных моментов внедрения системы является возможность оперативного реагирования на происшествия. Спутниковая система позволяет в реальном времени отслеживать маршрут и скорость автобуса, а интерактивная связь с кабиной водителя поможет дистанционно контролировать процесс движения. При ДТП возможно использование экстренных вызовов спасательных служб.

Как сообщает УзА, GPS устройствами оснащены уже 68 автобусов. Таким образом, навигация GPS существенно оптимизировала работу автопарка Узбекистана и снизила его материальные издержки, одновременно повысив качество сервиса.

До конца 2013 года проект охватит все автопарки и системы мониторинга будут интегрированы во все единицы междугороднего

транспорта. В ходе реализации программы планируется достичь большей безопасности пассажиров во время междугороднего передвижения. Также ожидается получить больший контроль за перевозчиками.

Однако данный проект это решение некоторой доли проблем. Осуществление проекта не должна распространяться только на автобусы, задействованные в междугороднем сообщении, но и охватить городские автобусы республики.

Для оптимального наполнения подвижного состава, соответствующего колебаниям пассажирских потоков, должно меняться количество, вместимость и распределение подвижного состава по всей сети маршрутов. В данном случае применение современных высокочастотных навигационных и телекоммуникационных систем, используемых в управлении пассажирскими перевозками, позволяют в автоматическом режиме по заранее разработанным компьютерным программам решать эти задачи немедленно.

Классический пример применения оценки качества обслуживания пассажиров по наполнению подвижного состава, управлению и регулированию, с использованием навигационной системы ГЛОНАСС/GPS на городских автобусных перевозках, мной была изучена информация с различных источников об опыте применения таких систем в развитых странах.

Развитые страны уже накопили достаточный опыт разработки проектов интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и их эксплуатации при организации пассажирских перевозок. ИТС позволяют повысить привлекательность городского общественного транспорта. Все автобусы в Гетеборге в автоматическом режиме передают информацию о местоположении на маршрутной сети на каждом остановочном пункте и после прохождения транспортных детекторов на регулируемых перекрестках. На основе этой информации осуществляется динамическое прогнозирование времени прохождения автобусов на всех остановочных пунктах. Результаты этих прогнозов постоянно отображаются на электронных табло на остановочных пунктах и передаются в компьютерную

сеть Интернет. Эта информация обновляется в динамическом режиме каждые 30 с.

Местоположение автобусов определяют, применяя спутниковую навигационную систему GPS. Технология навигационной системы GPS позволяет установить координаты автобуса на маршрутной сети с точностью до 10 м. Эта информация постоянно отображается в центре управления, сравнивается с плановой, и отклонения от графика движения сообщаются водителю. С помощью GPS определяется скорость движения автобусов, и информация об этом заносится в базу данных системы управления дорожным движением.

Все это оборудование управляет работой 450 автобусов. Функциональная схема приведена на рис.3.4.

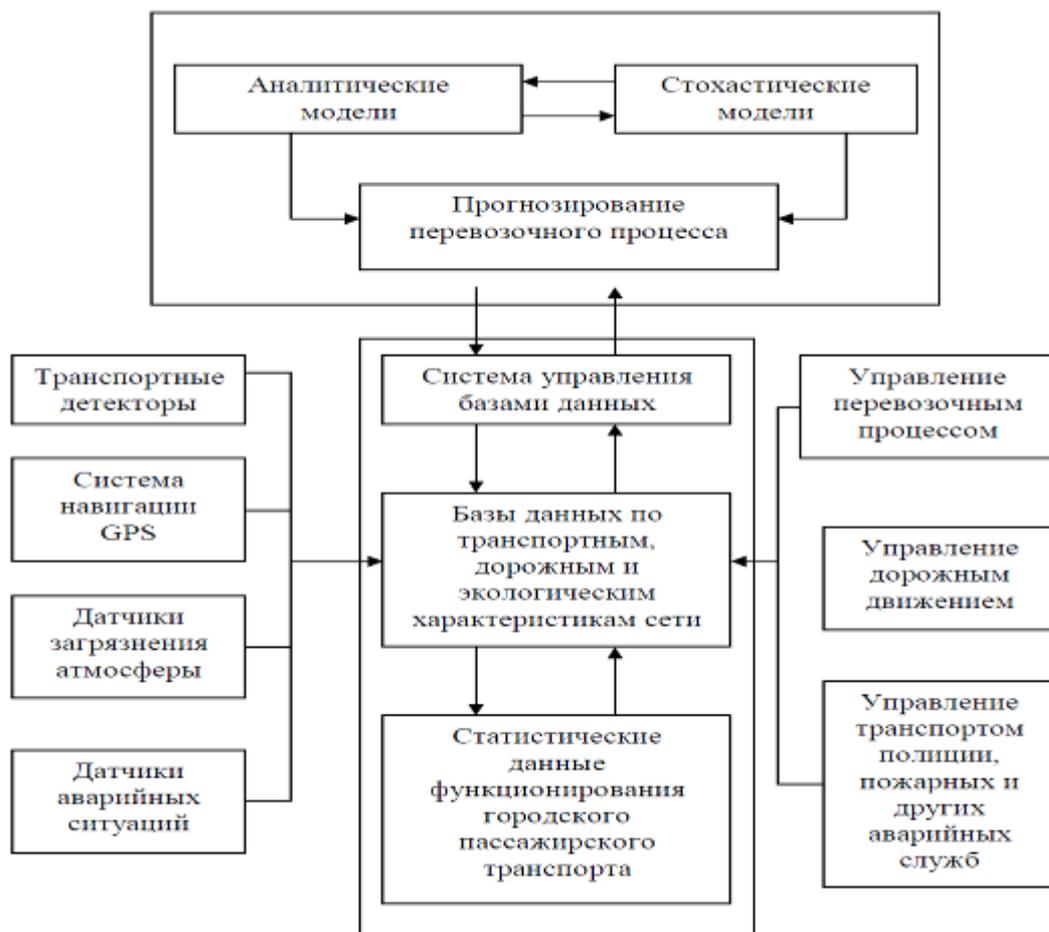


Рис.3.4. Функциональная схема системы управления городским пассажирским транспортом в г. Гетеборге

Затраты на систему составят 150 млн. шведских крон.

В г. Саутхемптон (Англия) реализуется проект системы управления транспортом под названием ROMANSE (ROad MANagement System for Europe). Проект начал разрабатываться в 1992 г. и достигнет полной реализации в Информационном центре управления перевозками и движением [21].

На структурном уровне система включает городскую систему управления городскими пассажирскими перевозками, систему информирования пассажиров о движении автобусов в реальном режиме времени, автоматизированную систему управления дорожным движением, систему управления транзитным движением.

На остановочных пунктах установлено свыше 150 мониторов, которые сообщают информацию о движении 300 автобусов в реальном режиме времени. Автобусы оснащены навигационным оборудованием для автоматического определения местоположения, данные об этом используются для организации приоритетного движения и функционирования информационной системы.

В Сеуле разработана автобусная информационная система в составе системы общественного транспорта. Это обусловлено тем, что, несмотря на метрополитен, значительная часть пассажирских перевозок осуществляется автобусами. Автобусная информационная система включает в себя следующие подсистемы: автоматического определения местонахождения автобуса; управления пассажирскими автомобильными перевозками; информирования пассажиров. Подсистема информирования пассажиров о прибытии автобусов в реальном масштабе времени и выбора маршрута эксплуатируется с февраля 1997 г. Пилотная часть проекта включает установку 25 информационных табло, навигационного оборудования на 500 автобусах (бортовой компьютер, спутниковая система GPS, модем), 5 диспетчерских центров в автобусных компаниях.

При введении приоритетного движения автобусов оценивалась эффективность этого мероприятия в зависимости от критериев оптимизации

при предоставлении приоритета. Рассматривались следующие критерии оптимизации: общая задержка пассажиров автобусов и других транспортных средств, длина очереди, число остановок, расход топлива и токсичные выбросы. Сравнивая результаты эффективности приоритетного движения автобусов по некоторым вариантам, установили, что время поездки сокращается на 8-15 %, пропускная способность повышается на 12–30 %, токсичные выбросы снижаются на 18–30 %.

Следовательно, все развитые страны с высоким уровнем автомобилизации интенсивно разрабатывают и внедряют системы управления городскими пассажирскими перевозками на основе внедрения GPS систем. Все эти меры предпринимаются для того, чтобы повысить привлекательность общественного пассажирского транспорта, сделать его более конкурентоспособным по сравнению с индивидуальным транспортом в сложных условиях движения на перегруженных городских улицах.

Мировой опыт показал, что результат внедрения система GPS-мониторинга на автобусных маршрутов позволила снизить аварийность в два раза. Внедрение системы мониторинга автотранспорта не требует снятия транспорта с линии и появления в структуре организации нового отдела.

3.4 Применение современных средств учета и отчетности параметров движения автобусов.

Наличие полной, точной и своевременной информации об организации перевозочного процесса часто определяет успех в деятельности АТП. Эффективная работа автотранспортного предприятия невозможна также без осуществления компьютерной обработки путевых документов, учета АТС, снабжения, организации технического обслуживания (ТО) и ремонта, без автоматизации бухгалтерских и финансовых операций и работы диспетчерской службы.

Бухгалтерия в транспортных предприятиях ведется по старинке, от руки, никто доподлинно не знает какая реальная выручка на маршрутах, число

перевезенных льготников, количество пассажиров, сколько средств тратиться на топливо. А власти ежегодно вкладывают в отрасль немалые средства, потому что им объяснили, что общественный транспорт всегда будет убыточным и изменить ничего не возможно. После того как в предприятиях появиться современный бухгалтерский учет, электронные терминалы, фиксирующие все данные пассажиров, в том числе льготников для ведения персонафицированного учета данные будут обрабатываться автоматически. У человека на руках будет кассовый чек со всеми параметрами поездки – времени, номера маршрута, а у финансистов точные цифры – сколько людей пользуется государственными преференциями, в какое время и на какие расстояния. Власти досконально могут рассчитать необходимую в бюджете сумму для погашения этих трат. Кроме того, автоматизированная программа учета пассажиров может ежедневно анализировать пассажиропоток и рассчитывать нужное количество транспортных средств на том или ином маршруте. Данная система автоматизированного учета пассажиров позволит вести гибкую тарифную политику. Хотелось бы надеяться, что в скором времени в Республике Узбекистан перейдет на безналичную оплату поездок.

Таким образом, работа современного автотранспортного предприятия немислима без использования новых информационных технологий на базе персональных компьютеров. Согласно выше изложенному, нужно разработать программу, призванную сократить затраты и увеличить доходность перевозок. Целью данной программы – улучшение качества обслуживания населения и уменьшение совокупных затрат на обеспечение работы пассажирского транспорта.

Процесс внедрения информационных компьютерных технологий в деятельность АТП таит массу проблем, но является неизбежным. Это обусловлено огромным, всевозрастающим объемом подлежащих обработке данных. На сегодняшний момент определяющим фактором в управлении становится скорость обработки данных и получение нужных сведений. Это особенно важно для автотранспортных предприятий, специфика

деятельности которых заключается в наличии большой доли неопределенности внешней среды, структуры и объема спроса на услуги, высокой степени риска.

Произведем анализ существующего метода контроля за движением автобусов городского сообщения АК «Тошавтобустранс» г. Ташкента и выявим его основные недостатки.

Предварительным этапом анализа регулярности движения автобусов является непрерывный сбор данных. К средствам сбора данных (контроля) относятся технические средства сбора данных и персонал линейных диспетчерских пунктов.

Диспетчерская служба автобусного транспорта осуществляет контроль за своевременным выпуском автобусов на линию и выполнением расписания движения, принимает меры по ликвидации случаев нарушения движения, оформляет документы автобусных бригад и ведёт диспетчерский учёт и отчётность по работе автобусов на линии.

На городских автобусных маршрутах г.Ташкента производится линейная диспетчеризация. Линейная диспетчеризация обеспечивается двумя линейными диспетчерскими пунктами, которые расположены на конечных остановочных пунктах.

При наличии линейных диспетчерских пунктов можно отследить выполнение (невыполнение) рейса, а также его регулярность. Однако о регулярности рейса можно судить лишь о его прибытии на конечный остановочный пункт не ранее, чем на 3 минуты и не позже, чем на 5 минут, а соблюдение расписания на промежуточных остановочных пунктах маршрута отследить нельзя.

При отсутствии линейных диспетчерских пунктов все выполненные рейсы считаются регулярными, потери рейсов фиксируются лишь в случае схода автобуса с маршрута по технической неисправности или в связи с дорожно-транспортным происшествием, невыполнение рейсов в связи с злоупотреблениями водителей зафиксировать нельзя.

Основные недостатки используемого метода контроля за движением автобусов АК «Тошавтобустранс» г. Ташкента:

- ✓ не охвачены все маршруты и рейсы;
- ✓ не производится анализ причин нерегулярности по каждому контролируруемому маршруту;
- ✓ нет возможности оперативно управлять процессами перевозок пассажиров;
- ✓ обработка полученных данных требует большой трудоемкости и затрат времени.

Автобусное движение считается регулярным, если автобусы своевременно отправляются в рейс, интервалы на всех остановочных пунктах соблюдаются равными и соответствуют расписанию, автобусы прибывают в конечный пункт точно в установленное расписанием время.

Регулярность движения обеспечивается при полном (100%) выполнении предусмотренных расписанием рейсов (необходимое условие) и при точном соблюдении водителями расписаний движения с обеспечением водителями регулярности каждого рейса (остаточное условие).

В таблице представлена регулярность рейса по автобусным паркам АК «Тошавтобустранс».

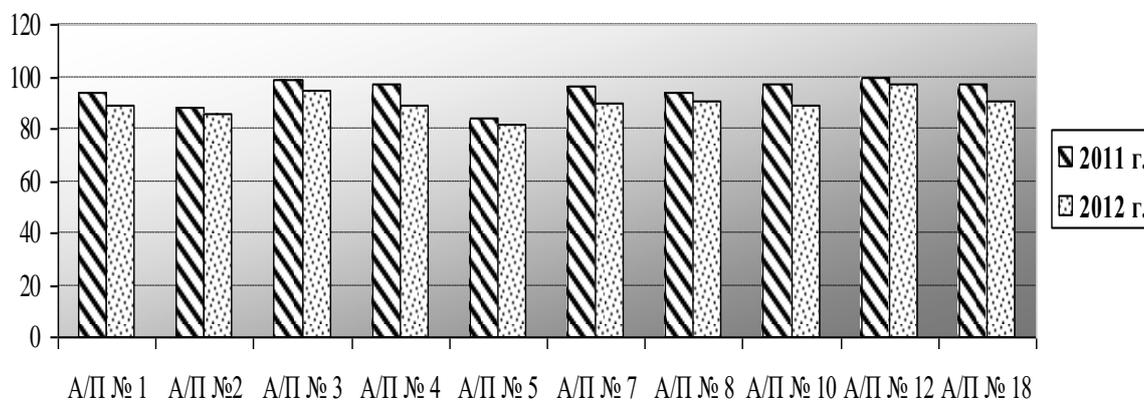
Таблица 3.7.

Анализ технико-эксплуатационных показателей (регулярность)

Наименование предприятия	Отчет за 12 мес-в 2011 г.	12 мес-ев 2012 г.	+/-К пр. году	%к пр. году
		Факт		
Всего по предприятию		<i>Регулярность</i>		
А/П № 1	94.07	88.90	-5.17	94.5
А/П №2	88.11	85.94	-2.17	97.5
А/П № 3	98.51	94.82	-3.69	96.3
А/П № 4	96.83	88.62	-8.21	91.5
А/П № 5	83.99	81.26	-2.73	96.8
А/П № 7	95.98	89.52	-6.46	93.3
А/П № 8	94.20	90.80	-3.40	96.4
А/П № 10	96.76	88.99	-7.77	92.0
А/П № 12	99.90	97.51	-2.39	97.6

А/П № 18	97.37	90.23	-7.14	92.7
Итого Автоб.	95.41	90.59	-4.82	94.9

В виде графика регулярность выглядит следующим образом (Рис. 3.5.)



регулярность
Рис.3.5. Сравнение регулярности за 2011-2012гг.

Из графика видно, что показатель регулярности рейсов на 2012 год снизилась в среднем на 5,1% по отношению к предыдущему году.

Получая сведения с линии, диспетчер ведет оперативный учет работы автобусов, который применяется с целью получения плана перевозок. Оперативный учет автобусных перевозок ведут по каждому маршруту, автобусу и рейсу в отдельности. В качестве суммирующего учетного документа составляют «Суточный рапорт» о работе автобусов каждого маршрута. В нем отмечают время выхода, возврата, простоя, причину простоя, место, продолжительность.

В последнее время начинают применять системы автоматической регистрации движения автобусов, позволяющие диспетчеру в любое время видеть на карте положение каждого автобуса на линии и знать, какой автобус в данный момент нарушает график движения. Положительные результаты получены при использовании радиосвязи в комбинации с проводными средствами связи. На автобусах установлены радиоприемник и радиопередатчик, работающие на ультракоротких волнах различной частоты; приемник работает постоянно, передатчик только при прохождении автобусом контрольного пункта. На контрольном пункте постоянно работает

радиопередатчик на той же волне, что и приемник автобуса. Радиосигнал контрольного пункта принимается приемником проходящего автобуса, который через реле включает радиопередатчик. Этот сигнал передается в Центр диспетчерской службы (ЦДС), расшифровывается, записывается на ленте и одновременно отражается на световом табло. При отклонении движения автобуса от расписания на ± 1 мин. у диспетчера загорается специальная сигнализация. Применяются автоматические контрольные пункты, снабженные радио- или световой сигнализацией. При отклонении от расписания более чем на ± 2 мин. городское автобусное движение считается нерегулярным.

В настоящее время маршрутная сеть г. Ташкента сформирована с учетом множества факторов, основными из которых являются:

- ✓ необходимость максимального удовлетворения потребности населения в перевозках;
- ✓ построение маршрутной сети, обеспечивающей относительно равномерную загрузку основных магистралей города автобусами и маршрутными такси;
- ✓ обеспечение безопасности движения.

Динамика изменения конфигурации маршрутной сети достаточно высока, что вызвано необходимостью корректировки ее фрагментов, отменой или изменением трассы маршрутов, сезонностью и другими причинами.

Вопросы, связанные с автоматизированным построением оптимальной маршрутной сети серьезная проблема, которая пока не решена как в методическом плане, так и в плане информационного обеспечения.

В то же время, крайне трудоемким процессом является решение традиционными способами задач, связанных с оперативной корректировкой маршрутной сети, анализом ее эффективности, учетом и анализом нештатных ситуаций, контрольными измерениями параметров маршрутной сети, графическим представлением текущего состояния сети в целом, с формированием паспортов отдельных маршрутов.

В связи с решением таких задач следует создать геоинформационные системы (ГИС), обеспечивающей автоматизацию вышеуказанных процессов.[22]

ГИС была разработана на основе электронной векторной карты города базового масштаба 1:2000 и действующего перечня автомобильных маршрутов с использованием инструментальных средств ArcView версии 3.

Специальная информация, наносимая на векторную карту, включает следующие объекты:

- ✓ маршрутная сеть пассажирского автотранспорта;
- ✓ остановки автобусов;
- ✓ светофорные узлы;
- ✓ опасные участки дорог;
- ✓ состояние покрытия дорог;
- ✓ конечные остановки по маршрутам;
- ✓ линейно-диспетчерские станции.

Итак, ГИС обеспечивает решение всех задач формирования, актуализации маршрутной сети, а также формирования и обработки всей информации, характеризующей маршруты.

Выводы по главе 3: рассмотрены ряд факторов, влияющих на эффективность перевозки пассажиров. В их числе маршрутизация движения автобусов, закрепление подвижного состава по маршрутам исходя из их близости к началу маршрута с целью минимизации нулевого пробега, применение спутниковой системы контроля за движением автобусов, применение современных средств учета и отчетности параметров движения автобусов.

Общие выводы и предложения

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимо 4 основные составляющие:

1. конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
2. высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
3. создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет);
4. осуществить настоящую экономическую реформу, доведя до конца приватизацию транспортных средств путем акционирования. Только тогда будет видимая конкуренция на рынке транспортных услуг.

Необходимо создать условия для развития как внутренней конкуренции (между перевозчиками, видами транспорта), так и внешней конкуренции (с международными транзитными системами). Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритмичности и снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений. Это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны.

Главная задача конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта заключается в своевременной доставке пассажиров до пункта назначения, улучшение автотранспортного обслуживания населения путём быстрой его доставки в комфортных условиях, обеспечение безопасности пассажиров при перевозке и др.

От конкурентоспособности предоставляемых услуг автомобильного транспорта в полной мере зависит себестоимость товаров,

производительность труда, конкурентоспособность большинства отраслей экономики страны.

Важность указанного направления объясняется тем, что практическое использование методов повышения конкурентоспособности автотранспортных компаний и их услуг не требует значительных затрат, а эффективность их достаточно высокая.

В ходе выполнения магистерской диссертации были получены практические навыки по использованию различной литературы и организации движения автобусов в маршрутной сети. Все эти навыки непосредственно пригодятся при дальнейшей работе по специальности.

Если при условии выполнения принятых мероприятий не будет достигнут эффект, в дальнейшем возможно снижения объёмов перевозок на незагруженных маршрутах под социальные стандарты.

В работе была поставлена цель исследовать теоретические и методологические основы повышения конкурентоспособности автотранспортных компаний и их услуг, а также изложить научно обоснованные рекомендации для решения проблемы.

В результате исследований автором сделаны следующие выводы и рекомендации:

1. Повышение конкурентоспособности услуг на автомобильном транспорте является актуальной проблемой экономической науки, имеющей особое значение для их реализации в новых рыночных условиях. Проведённые исследования показали, что наилучшее решение указанной проблемы на современном этапе рыночных преобразований возможно лишь на основе улучшения составных параметров конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта.

2. Сформированы факторы, влияющие на конкурентоспособность автотранспортных компаний и их услуг. К ним относятся: высокая культура обслуживания пассажиров; необходимые удобства в пути; скорость и

своевременность доставки пассажиров; безопасность перевозок; расширение пакета предоставляемых услуг; эффективность перевозок и др.

3. Повышение уровня конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта – это система, при которой потребности в этих услугах удовлетворяются на высоком организованном и безопасном уровнях, при минимальных затратах и потерях.

Среди задач повышения конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта важное место принадлежит автомобильным дорогам, которое базируется на их развитии и эксплуатационном состоянии.

Слабый уровень развития автомобильных дорог к уровню автомобилизации приводит к существенному росту издержек, снижению скорости движения, длительным простоям, повышению уровня аварийности.

Обеспеченность благоустроенными автомобильными дорогами рассматривается мной как один из важнейших условий повышения конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта.

4. Представлена модель конкурентоспособности автотранспортного предприятия, которая обеспечит готовность, надёжность, экипажей и подвижного состава к выполнению автотранспортных услуг и предоставляет эти услуги на конкурентоспособном уровне.

5. Произведен расчет оценки устойчивости конкурентной позиции автобусного парка с помощью метода многомерного сравнительного анализа на основе выбора шести основных, по нашему мнению, КФУ. По данным подсчетов наиболее конкурентоспособным является Автобусный парк № 12 с рейтингом, равным 5,92.

6. Прделана работа по совершенствованию закрепления маршрутов по автобусным паркам г. Ташкента и снижение издержек перевозок пассажиров путем выбора минимального расстояния нулевых пробегов от парка до исходного пункта «А», представляющая собой важную научную новизну. По итогам проделанной работы, результат получился положительный. Итого расстояние составило 1313,04 км., что на 1611,5 км меньше чем за

анализируемый период, время – 2314 мин. или 38 ч. 56 мин. (меньше на 43 ч. 33 мин.), общий расход топлива составил 329,43 литра, что на 410,41 литра меньше израсходованного. При этом годовая экономическая эффективность равна 28 523 686 сум.

7. Повышение конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта неразрывно связано с методами организации перевозочного процесса, компьютерными технологиями.

В нынешнее время пассажирские перевозки осуществляются несвоевременно, с низкими показателями качества, с большим количеством срывов. Уровень транспортного обслуживания населения в социальном секторе находится на достаточно низком уровне. Нужно отметить, что два основных показателя – низкая цена и высокое качество предоставляемых транспортных услуг играет важную роль в экономике любой страны. Между тем тариф на поезд повышается из года в год, последнее повышение со 2 апреля 2013 года в размере 800 сум на автобусных перевозках, а цена проездных карточек повысилась с 35 тыс. сум до 40 тыс. сум, что неприемлемо для среднего слоя населения. Пассажир предпочитает передвигаться на общественном транспорте в качественных условиях при этом оплата за проезд должна быть низкой. Повышение оплаты транспортных услуг понижает стабильность экономики нашего государства.

Пристальное внимание правительства республики обеспечивает отрасль новыми видами транспорта. Именно благодаря планомерной смене подвижного состава удается поддерживать коэффициент технической готовности на АК «Тошавтобустранс» на высоком уровне. По городским перевозкам задействовано автобусов в количестве 1478 единиц малой и средней вместимости.

Вместе с тем предприятие остается планово-убыточным. Именно поэтому особенно важно пытаться максимально оптимизировать маршруты сообщений и снижать общий уровень издержек.

Именно с этой целью необходимо внедрять новые технологии, которые позволяют управлять производственным процессом АТП на качественно новой основе.

В диссертационной работе был предложен комплекс мероприятий, включающий в себя: оснащение навигационными системами GPS/ГЛОНАСС диспетчерской службы и городских автобусов Республики Узбекистан для постоянной связи с автотранспортом на линии. План установки этого оборудования на автобусы, и изменение схемы работы диспетчерской службы. Целью создания таких мероприятий является обеспечение централизованного контроля и управления движением автобусов, осуществляющих перевозки пассажиров на городских маршрутах, повышение безопасности перевозок и экономической эффективности использования транспорта. Основными задачами комплекса мероприятий является:

- разработка нормативных правовых актов, регламентирующих использование средств навигации на автомобильном транспорте общего пользования;
- организация объективного учета выполненной транспортной работы;
- повышение дисциплины водителей и диспетчеров, обеспечение безопасности перевозок;
- оперативное определение мест ДТП и чрезвычайных происшествий.

Мировой опыт показал, что в целом после проведения мероприятий снижаются на 15-20% расход топлива, существенно повышается рабочая дисциплина, и оптимизируются графики маршрутов.

8. Решение сформулированных в работе задач позволяет повысить уровень научного обоснования и усилить его позитивное влияние на повышение конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта.

Список использованной литературы

Законы Республики Узбекистан:

1. Закон Республики Узбекистан от 27.12.96г. № 355-І «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» (источник: сайт Norma.uz)
2. Законом РУз «О защите прав потребителей» от 26.04.96г. № 221-І (источник: сайт Norma.uz)

Постановления и указы Президента Республики Узбекистан, решения Кабинета Министров:

3. Постановление Кабинета Министров РУз от 31.01.2006г. № 11 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы пассажирского транспорта в г.Ташкенте».
4. Постановления Президента Республики Узбекистан «Об упорядочении осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности в сфере перевозки пассажиров автомобильным транспортом» от 9 марта 2006 года.
5. Указ Президента Республики Узбекистан от 11.01.2006г. №.УП-3713 «О дальнейшем совершенствовании системы организации пассажирского транспорта в г. Ташкенте».
6. Постановлению КМ РУз. №119 «О мерах по дальнейшему обновлению парка пассажирских автобусов г.Ташкента» от 3 мая 2013г.

Труды Президента Республики Узбекистан И.А.Каримова.

7. Каримов И.А. Мировой финансово-экономический кризис, пути и меры по его преодолению в условиях Узбекистана, Т.: Узбекистан, 2009.- ст.31.
8. Доклад Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-

экономического развития страны в 2012 году и важнейшим приоритетным направлениям экономической программы на 2013 год. // Народное слово 28 января 2013 года.

9. Каримов И.А. «По пути преодоления последствий мирового кризиса, модернизации страны и достижения уровня развитых государств», Ташкент, «Узбекистан», 2010.

Основная литература:

- 10.Аболонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг. – М.: Академкнига, 2004. – 172 с.
- 11.Портер, М. Конкурентная стратегия. Методика анализа отраслей и конкурентов / М. Портер. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 175 с.
- 12.Пеньшин Н.В. Эффективность и качество как фактор конкурентоспособности услуг на автомобильном транспорте: монография; под науч. ред. В.П. Бычкова. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2008. – 224 с.
- 13.Плотицина Т.М. Рыночная конкуренция на автомобильном транспорте: сущность, виды и классификация: статья - ГОУ ВПО «Тамбовский государственный технический университет», г. Тамбов, 2010.
- 14.Розова Н.К. Управление качеством – СПб.: Питер, 2002. – 224 с.
- 15.Управление качеством: учебник / под ред. С.Д. Ильенковой. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. – 352 с.
- 16.Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: учебник – М.: ИНФРА-М, 2006. – 384 с.
- 17.Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: учеб. пособие – М.: Изд. центр «Академия», 2004. – 288 с.
- 18.Минько Э.В., Кричевский. М.А. Качество и конкурентоспособность – СПб.: Питер, 2004.–268с.; ил.– (серия "Теория и практика менеджмента").
- 19.Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник – М.: Изд. центр "Академия", 2003. – 400 с.

- 20.Хрущёв, Михаил Владимирович. Исследование методов маршрутизации автобусного транспорта в городах: диссертация ... доктора экономических наук : 08.00.05, 08.00.13 Москва, 2000 206 с.
- 21.Кочерга В. Г., Зырянов В. В., Коноплянко В. И. Интеллектуальные транспортные системы в дорожном движении: Учеб. пособие. – Ростов н/Д: Рост. гос. строит. ун-т, 2001. – 108 с.
- 22.Харисова В.Н. Глобальная Спутниковая радионавигационная система глонасс. М. ИПРЖР 2003 г.

Дополнительная литература:

- 23.Горев А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учебное пособие – 2-е изд., испр. – М.: Издательский центр «Академия», 2008. – 256 с.
- 24.Гудков В.А., Миротин Л.Б. Пассажирские автомобильные перевозки: учебник для вузов – М.: Горячая линия–Телеком, 2004. – 448 с.
25. Иванова Е.А. Оценка конкурентоспособности предприятия: учеб. пособие – Ростов н/Д. : Феникс, 2008. – 298 с.
26. Ирисбекова М.Н. Транспорт хизматлари бозорининг рақобат устунликларини таъминлашнинг маркетинг механизимлари.: монография – Т.: «Фан ва Технология», 2012.- 280б
- 27.Кеворков В.В. Повышение конкурентоспособности компании: формирование рыночной стратегии и её практическое применение, 2005. – 215 с. (Библиотечка «Российской газеты»).
28. Лавриков И.Н. Экономика автомобильного транспорта: учебное пособие; под науч. ред. д-ра экон. наук, проф. И.А. Минакова. – Тамбов: Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, Тамбов. – 2011. – 116 с.
- 29.Международный маркетинг: учебное пособие для ВУЗов/М.А. Икрамов, С.А.Салимов; МВиССО РУз, ТАДИ, Т: Изд-во Национальной библиотеки Узбекистана им. А. Навои-2010.

30. Муромцев Д.Ю. Экономическая эффективность и конкурентоспособность: учеб. пособие – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2007. – 96 с.
31. Полякова И. Проблемы автомобильных перевозок // Транспорт России. – 2008. – 4 с.
32. Салимов С.А., Файзуллаев Р.Ф. “Автомобил транспорти хизматлари бозори: тадбиркорлик, нарх ва тарифларни шакллантириш асослари”. Ўзбекистон миллий энциклопедияси давлат илмий нашриёти. Тошкент, 2011й.
33. Сафронов Э.П. Начало реформирования ГПТ – совершенствование маршрутных сетей // Автомобильный транспорт. – 2004. – С. 57–58.
34. Фатхутдинов Р.А. «Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент», Москва, Издательско-книготорговый центр «Маркетинг», 2010 – 892 с.

Список публикаций:

35. Роль и значение повышения конкурентоспособности автотранспортных фирм и компаний в экономическом развитии Узбекистана./Р.С. Ахматкулова, С.А. Салимов // Сборник трудов Республиканской научно-практической конференции молодых ученых и соискателей. – Т.: ТАДИ - 2012, с.385-387.
36. Ахматкулова Р.С. Методика оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг./ Р.С. Ахматкулова, С.А. Салимов // Сборник трудов Межвузовской научно-практической конференции одаренной молодежи, посвященной «Году благополучия и процветания» – Т.:ТАДИ, 2013. с.139-141.

Интернет сайты

37. <http://www.norma.uz/>
38. <http://www.avtobustrans.uz/>
39. <http://glonass-gps.blogspot.com/>

Приложение

Таблица 1.1.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта

	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Перевезено пассажиров, <i>млн. человек</i>	3595,9	3475,9	3419,2	3375,4	3477,3	3962,4	4188,5	4652,4	5264,7	5654,5	6008,7	6377,1
в том числе транспортом:												
автомобильным	3284,7	3164,3	3138,0	3144,7	3292,3	3796,4	4043,6	4507,8	5126,8	5532,8	5899,3	6280,2
Пассажирооборот, млн. <i>пасс-км</i>	30,9	31,8	33,2	36,3	40,0	46,2	49,8	56,9	64,8	70,9	76,5	82,5
в том числе транспорта:												
автомобильного	23,3	24,3	25,8	29,0	32,5	38,6	42,2	48,4	55,9	62,7	67,2	72,7

Таблица 1.2.

Протяженность путей сообщения (на конец года; километров)

	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Автомобильные дороги общего пользования	43689	43538	43538	43543	43336	42530	42539	42558	42557	42537	42654	42654
в том числе международного значения	3239	3239	3239	3239	3242	3626	3626	3626	3626	3626	3979	3979

