

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО  
ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН  
ТАШКЕНТСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ**

На правах рукописи

УДК-33М-72535

**БАБАЕВ ЗАУР ФИРУЗ ОГЛЫ**

**Маркетинговый анализ состояния и перспектив развития рынка  
транспортных услуг на примере центра логистики Ангрена.**

**специальность: 5A230401 «Маркетинг»**

**ДИССЕРТАЦИЯ**

**На соискание академической степени магистра**

Научный руководитель:

доц.М.Н. Ирисбекова.

Ташкент – 2013 год

## СОДЕРЖАНИЕ:

Введение	
<b>Глава 1. Методические основы исследования рынка транспортных услуг.....</b>	
1.1 Изучение состояния и перспектив развития рынка транспортных услуг.....	
1.2 Современный уровень развития рынка транспортных услуг.....	
1.3 Конкуренция на рынке транспортных услуг.....	
Выводы к первой главе.....	
<b>Глава 2. Факторы, влияющие на состояние и перспектив развития рынка транспортных услуг.....</b>	
2.1 Основные факторы, влияющие на состояние и перспективы развития рынка транспортных услуг.....	
2.2 Анализ состояния рынка транспортных услуг Центра Логистики «Ангрен».....	
2.3 Обновление парка подвижного состава на рынке транспортных услуг.....	
Выводы ко второй главе.....	
<b>Глава 3. Оценка эффективности маркетингового анализа и перспектив развития рынка транспортных услуг.....</b>	
3.1 Повышение эффективности использования парка подвижного состава.....	
3.2 Совершенствование и развитие рынка транспортных услуг.....	
3.3 Критерии оценки эффективности маркетингового анализа и перспектив развития рынка транспортных услуг.....	
Выводы к третьей главе.....	
Общие выводы.....	
Использованная литература.....	
Приложение.....	

## **Введение**

Актуальность темы диссертации определяется необходимостью в новых условиях хозяйствования повышения устойчивости и стабильности работы автомобильного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг. А также повышение эффективности конкурентоспособности транспортных услуг на основе маркетингового анализа развития рынка транспортных услуг.

На автомобильном транспорте, благодаря созданию маркетинговых структур в системе фирменного транспортного обслуживания по грузовым перевозкам, накоплен определенный опыт использования концепции маркетинга в отрасли. Созданы и активно работают маркетинговые структуры и на других видах транспорта, которому относится центр логистики Ангрэн. Учеными и специалистами транспорта выполнен комплекс научных исследований по этому направлению, разработана программа информатизации маркетинговых исследований и мониторинга транспортного рынка, проведена паспортизация грузовладельцев, создается система стимулирования спроса на транспортные услуги. Вместе с тем по ряду объективных и субъективных причин концепция маркетинга пока еще не получила системного применения на транспортных предприятиях. Среди этих причин — неподготовленность кадров и недостаточная разработанность маркетинговых подходов к специфике отдельных видов деятельности и реализации продукции, работ и услуг на транспорте.

Задачей данной работы является дать системное изложение сущности, особенностей, форм и методов использования современного уровня развития и конкуренции рынка транспортных услуг. При этом основные положения маркетинга даны в основном на примере работы центра логистики Ангрэн.

В связи с этим исследование проблем эффективного взаимодействия автотранспортного комплекса с пользователями транспортных услуг,

совершенствование методов управления, маркетингового анализа и их адаптации к новым условиям работы являются актуальными. Разработка экономических методов, принципов и построения стратегии взаимодействия автотранспортного комплекса с потребителями в современных условиях, обеспечивающие поддержку организации мониторинга и формирование перспективы развития рынка транспортных услуг, создает предпосылки для проведения научных изысканий совершенствования методов и элементов оценки исследования конъюнктуры рынка транспортных услуг. Также среди узбекских ученых этой проблемы касались в своих исследованиях Икрамов М.А., Ирисбекова М.Н., Салимов С.А., Саматов Г.А., [27,29,49,50,51,52]

Среди зарубежных исследователей данной проблемы наибольший интерес представляли научные работы Абрамешин А.Е, Воронина Т.П, Аверкин В.И., Ахполов И.К., Азоев Г.Л, Богданов А. И, Быковский В.В., Минько Л.В, Очковская М. С., Кэмбелл Р, Лукинский В.С, Новиков Д.А., Иващенко А.А, Санто Б., Сербиновский Б. Ю.и др. [10,11,12,19,20,43,38,40,42,44,45]

Целью исследования диссертационной работы является систематизация методов оценки, критерии оценки эффективности маркетингового анализа на рынке транспортных услуг на региональном уровне.

В диссертации поставлены следующие задачи:

- ✓ Анализ функционирующего рынка транспортных услуг;
- ✓ Изучение вопросов анализ конкурентной среды и выявление конкурентных преимуществ основных лидеров на рынке;
- ✓ Исследование эффективности маркетингового анализа на предприятии.

Научная новизна данной работы заключается в том, что предложено совершенствование маркетингового анализа на рынке транспортных услуг.

Усовершенствована система показателей оценки рынка перевозок ЗАО центра логистики «Ангрен».

Объектом исследования является ЗАО «Центр логистики Ангрен».

Предметом исследования маркетинговая деятельность, применения ее для исследования функционирования «Центра логистики Ангрен».

Методом и методологической основой исследования являются законодательно нормативно-правовые документы РУз, регламентирующие деятельность предприятия, работы Президента И.А. Каримова, труды ученых в области вопросов стратегического маркетинга, статистическая отчетность предприятия, экономико-математические методы, экспертная оценка, прогнозирование.

Апробация. Имеются две статьи, опубликованных в сборниках научных трудов: Бабаев З. соавторы Ирисбекова М.Н., Хабилов Ш. тема «Комплексные маркетинговые исследования конъюнктуры рынка автомобильного транспорта», сборник статей ГАДИ, Ташкент 2012й., также Бабаев З. тема «Маркетинговый анализ состояния и перспектив развития рынка транспортных услуг на примере (центра логистики «Ангрен») Сборник статей ТГЭУ, Ташкент 2013й.

Определенные моменты диссертационного исследования были использованы при разработке методического пособия по дисциплине «Маркетинг на автомобильном транспорте».

Структура магистерской диссертации состоит из: введения, трех глав, выводов и рекомендаций, списка использованной литературы 30 наименований, приложения, 87 страниц, 15 рисунков и 5 таблиц.

## **Глава 1. Методические основы исследования рынка транспортных услуг**

### **1.1 Изучение состояния и перспектив развития рынка транспортных услуг**

Рынок - всякий институт или механизм, который сводит вместе покупателей (предъявителей спроса) и продавцов (предъявителей предложения) конкретного товара или услуги. Обмен товарами или услугами на рынке происходит с помощью инструментов рыночной инфраструктуры, которая включает банки, биржи, транспорт, связь и т. д. В этой связи транспорт осуществляет физическое перемещение товаров (грузов) и сам оказывает услуги субъектам рынка: продавцам (грузоотправителям) и покупателям (грузополучателям).

Рынок транспортных услуг представляет собой сферу проявления экономических отношений между транспортными организациями и потребителями транспортных услуг, между стоимостью и потребительской стоимостью транспортных услуг, т. е. это своеобразный механизм согласования интересов транспорта и грузовладельцев.[1] Транспортный рынок можно представить как часть товарного рыночного пространства или как часть системы товародвижения. Продукция транспорта представляет собой эффект перемещения грузов и пассажиров по отдельным корреспонденциям (пункт отправления - пункт назначения). Транспортная продукция характеризуется следующими параметрами: корреспонденция перевозки; род груза; качественные параметры

Как и любой товар, основная продукция транспорта (перевозка и доставка грузов в конечный пункт назначения) и вспомогательные транспортные услуги (транспортно-экспедиционные операции) имеют на рынке транспортных услуг определенную стоимость (меновую и потребительскую), которая возникает в процессе перевозок и входит в цену товара на месте потребления. Цена на транспортную продукцию на рынке транспортных услуг должна определяться соотношением спроса и

предложения с учетом общественно необходимых затрат “живого” труда и потребительских свойств перевозок.

Транспортный рынок в узком смысле является частью товарного рынка, однако он имеет ряд своих отличительных особенностей: транспортные услуги, как и другие виды услуг, имеют невещественный характер (их нельзя накопить, создать запас);

- совпадение процессов производства транспортных услуг и их реализации;
- не взаимозаменяемость транспортных услуг (ограничивает конкуренцию на одном виде транспорта между его структурными подразделениями);
- пространственная разъединенность транспортных услуг;
- всеобщность и массовость транспортного рынка;
- естественный монополизм по отдельным видам транспорта, перевозкам, регионам.

В общем виде формула для определения емкости транспортного рынка имеет вид:

$$E_p^{ту} = E_p^{мс} + E_p^{ввоз} + E_p^{вывоз} + E_p^{транзит},$$

где  $E_p^{мс}$ ,  $E_p^{ввоз}$ ,  $E_p^{вывоз}$ ,  $E_p^{транзит}$  - объем перевозок грузов соответственно в местном сообщении, ввоз, вывоз и транзит грузов.[2]

Кроме емкости рынка в практике маркетинговых исследований получил широкое применение другой показатель - доля рынка.

Рынок транспортных услуг является самостоятельной сферой экономики. По качеству инфраструктуры и набору предлагаемых услуг Узбекистан отстает от уровня развития ведущих стран мира, тем не менее, рынок транспортных услуг динамично развивается как в целом в стране, так и в отдельных регионах.[4]

Республика Узбекистан обладает развитой сетью железнодорожных и автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, а также воздушными путями. Таким образом, современный Узбекистан владеет огромным транспортным потенциалом и уникальными возможностями обеспечения потребностей страны в перемещении, как грузов, так и пассажиров по всем направлениям всеми возможными видами транспорта посредством использования имеющихся транзитных ресурсов.

Ежегодно осуществляется строительство, реконструкция и ремонт около 1800 км дорог. В настоящее время общая протяженность сети автодорог Республики Узбекистан составляет более 184 000 км. Из них 42 654 км являются автодорогами общего пользования, более 95% которых имеют твердое покрытие. Это довольно неплохой результат, даже в сравнении с Российской федерацией, суммарная протяженность автомобильных дорог которой сегодня составляет 904,7 тыс. километров, из которых 759,3 тыс. км (84%) являются дорогами с твердым покрытием, (в Азербайджане, Армении, Беларуси, Грузии, Молдове и Украине густота автомобильных дорог составляет 248-296 км на 1000 кв.км территории; в остальных странах Содружества - 25-100 километров). По Казахстану наибольшая плотность автодорог в Северо-Казахстанской области (74,2 км), наименьшая - в Кызылординской области (11,6 км).

Отличительной чертой транспортного комплекса республики от других секторов экономики в условиях перехода к рыночным отношениям является относительная безубыточность и доходность. К тому же в республике уже существует развитая сеть основных транспортных маршрутов и наличие высококвалифицированных специалистов. В отраслях транспортного комплекса ведется целенаправленная и последовательная политика создания реального конкурентоспособного рынка различных транспортных услуг.

Основной объем международных автомобильных транспортных перевозок выполняется подвижным составом, транспортными и транспортно-экспедиторскими компаниями, идет развитие рынка автотранспортных услуг

большим количеством частных независимых автоперевозчиков, конкурирующих между собой. Наибольший удельный вес приватизационных предприятий приходится именно на этот сектор. [7]

Продолжается процесс создания большого количества частных фирм различного профиля – это частные перевозчики, сервисные системы (сети СТО и ремонта автомобилей, сети заправочных станций), организация экспедиционного обслуживания.

Так как Республика Узбекистан находится в центре Азии и является транзитным государством, связывающим две части света, автомобильный транспорт играет важную роль в развитии производительных сил и установлении торговых связей с другими государствами мира.

Транспорт является самостоятельной отраслью экономики. Как и любая другая отрасль, он объединяет в одном производственно-технологическом процессе (в данном случае перевозочном) предметы труда (перевозимые грузы), средства труда (подвижной состав и пути сообщения) и рабочую силу.

Транспортная система Узбекистана включает в себя следующие виды транспорта: железнодорожный, водный), автомобильный, трубопроводный и воздушный. Каждый из них имеет свои достоинства и недостатки, которые играют существенную роль в межвидовой конкурентной борьбе. Вид транспорта для грузовых перевозок выбирают исходя из конкретных условий на основе сравнения.

Товаром в автотранспортной отрасли может быть только то, что она производит и продает. Объектом купли-продажи на транспорте, в том числе автомобильном, является перевозка — перемещение людей и грузов в пространстве и времени.[10] Перемещение и есть полезный эффект, результат производственного функционирования транспортной системы и транспортных организаций. Перевозка, выполняемая транспортным средством, представляет собой одновременно производственный процесс и

продукцию — товар транспорта. Этот товар, согласно современной терминологии, называют перевозочной или транспортной услугой.

Особенности транспорта, в том числе автомобильного, как специфической отрасли экономики можно свести к следующему.

1. В качестве результата деятельности на транспорте выступает полезный эффект перемещение людей или грузов, а не созданный материальный продукт. При перемещении не должны ухудшаться количественные и качественные характеристики перевозимых товаров.
2. На транспорте не применяется сырье, а используются только средства труда и материалы для их функционирования. Транспорт взаимодействует с товарами других отраслей или людьми, обеспечивая их пространственно-временное перемещение[19].
3. Средства труда в отличие от предметов труда обычно потребляются производительно и не поступают в личное пользование. На транспорте они потребляются, производя полезный эффект во время своего функционирования. Они могут непосредственно удовлетворять личные потребности (при перевозках пассажиров или предоставлении АТУ населению).
4. Согласно схеме общественного воспроизводства товар сначала производится, а затем потребляется. На транспорте же услуги потребляются в течение всего производственного процесса, а их потребление заканчивается в момент окончания производства.
5. На транспорте производство и потребление услуг происходят не только в одно и то же время, но и в одном месте.
6. Транспортные услуги в отличие от других видов продукции нельзя накапливать и сохранять. Невозможно припасенный впрок продукт транспорта вывести на рынок для ликвидации дефицита.15]

Из приведенной формулы видно, что на транспорте оплачивается не вещественный продукт, а эффект транспортного процесса — перемещение. Специфика потребительской стоимости автомобильных перевозок связана с тем, что они обладают полезностью не как вещи, а как определенный вид деятельности.

Вместе с тем процесс перевозки кроме непосредственного перемещения груза автотранспортным средством включает в себя и сопутствующие операции и работы, например складирование, подготовку груза к отправке, погрузку, разгрузку и т.д. Отдельная операция или группа операций, сопутствующих основному перевозочному процессу, представляет собой автотранспортную услугу. Следует различать понятия перевозки и автотранспортной услуги: перевозка — это основная услуга, товар автотранспортной организации, тогда как автотранспортная услуга с точки зрения маркетинга выступает также в роли сервисной услуги.

Выбор транспорта решается во взаимной связи с другими задачами логистики : создание и поддержание оптимального уровня запасов, выбор вида упаковки и др . На выбор транспортных средств будут влиять:

- характер груза (вес, объем, консистенция );
- количество отправляемых партий (используемый контейнер);
- срочность доставки груза заказчику;
- местонахождение пункта назначения с учетом погодных, климатических, сезонных характеристик;
- расстояние, на которое перевозится груз;
- ценность груза (страхование);
- близость расположения точки доставки к транспортным коммуникациям;
- сохранность груза, невыполнение поставок.

Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, морского,

внутреннего водного, воздушного и трубопроводного). Рассмотрим преимущества и недостатки использования транспортных средств с точки зрения логистики.

Автомобильный транспорт традиционно используется для перевозок на короткие расстояния:

Железнодорожный транспорт: перевозка больших партий грузов при любых погодных условиях

Морской транспорт: низкие грузовые тарифы.

Воздушный транспорт: наиболее высокая скорость доставки;

Трубопроводный транспорт: высокая пропускная способность

Для определения основного вида транспорта выделяют шесть главных факторов, влияющих на принятие решения:

- 1) время доставки;
- 2) стоимость перевозки;
- 3) надежность соблюдения графика доставки груза;
- 4) частота отправок;
- 5) способность перевозить разные грузы;
- 6) способность доставить груз в любую точку.

Правильность сделанного выбора должна быть подтверждена технико-экономическими расчетами, основанными на анализе всех расходов, связанных с транспортировкой различных видов транспорта. Оценка различных видов транспорта по каждому из факторов приведена в табл. 2.2 (единице соответствует наилучшее значение).

Экспертная оценка значимости различных факторов показала, что при выборе транспорта в первую очередь принимают во внимание:

- надежность соблюдения графика доставки;
- время доставки;
- стоимость доставки.

Таблица 1.1.1 Факторы влияющие на выбор вида транспорта.

Факторы, влияющие на выбор вида транспорта						
Вид транспорта	Время доставки	Частота отправок	Надежность соблюдения графика	Способность перевозить разные грузы	Способность доставить груз в любую географическую точку	Стоимость перевозки
Железнодорожный	3	4	3	2	2	3
Водный	4	5	4	1	4	1
Автомобильный	2	2	2	3	1	4
Трубопроводный	5	1	1	5	5	2
Воздушный	1	3	5	4	3	5

Эти данные могут служить лишь приблизительным ориентиром для оценки соответствия того или иного вида транспорта условиям конкретной перевозки.[13]

## 1.2 Современный уровень развития рынка транспортных услуг

Эффективные транспортные системы являются движущей силой успешного развития экономики для любого государства. В том числе автомобильный транспорт, который наилучшим образом отвечает потребностям экономики.

Транспорт и транспортные коммуникации выполняют важнейшие экономические, социальные и стратегические функции, являясь неотъемлемой составной частью народнохозяйственного комплекса Республики Узбекистан и связующим звеном между производителями и потребителями, странами и континентами. Доля транспортного комплекса общего пользования в ВВП Республики Узбекистан составляет около 11,0%, при этом численность занятых в данной отрасли – 1.3% от общего числа работающих в республике.

Грузооборот (по всему транспортному комплексу) в 2012 г. составил 84762,9 млн. т-км, (107,6 процента к 2011 году).

Всеми видами транспорта республики в 2012 г. перевезено 1343,9 млн.тн. грузов, что составляет 105,4 процента к уровню января-декабря 2011 года. Вместе с тем, грузооборот составил 84,8 млрд. тн-км и превысил уровень января-декабря 2011 года на 7,6 процента.

Автомобильным транспортом в 2012 году перевезено 1216,0 млн.тн грузов, что на 5,2 процента больше, чем в январе-декабре 2011 года. Грузооборот увеличился на 6,1 процента и составил 27,7 млрд. тн-км.

Узбекистан является одним из крупнейших государств Центральной Азии, по которому проходят международные транспортные коридоры. Это обстоятельство делает Узбекистан крайне привлекательным и весьма важным при осуществлении транзитных Евроазиатских перевозок.[52]

Для Республики Узбекистан, расположенным внутриконтинентально большое значение имеет использование действующих и создание на их базе мультимодальных транспортных коридоров, в частности, обеспечивающих выход к ближайшим морским портам.

Решению проблем Узбекистана в автодорожном комплексе во многом способствует сотрудничество с международными институтами и программами. На мировом уровне это сотрудничество с ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ПРООН, ЕС, в региональном масштабе со странами СНГ ЭКО, ШОС, ЕврАзЭС, TACIS-TRACESA и др.

Рис.1.2.1 Карта стран входящих в ТРАСЕКА.



Республика Узбекистан является наиболее населенной страной в Центральной Азии. По данным на 1 января 2013 года численность населения составила 29,9 млн. чел.

Общая протяженность автомобильных дорог Республики Узбекистан составляет порядка 185 тыс. км, в том числе 42,5 км - дороги общего пользования из них 3626 км - международного значения, 16909 км - республиканского значения, 21995 км - областного и местного значения.

Значительные результаты достигнуты по экспорту продукции, объем которого возрос на 40.7 процентов. При этом качественно меняется его структура. Доля готовой продукции в экспорте возросла на 52 процента. В целом во внешнеторговых отношениях достигнуто положительное сальдо в объеме свыше 1 млрд. долларов США.

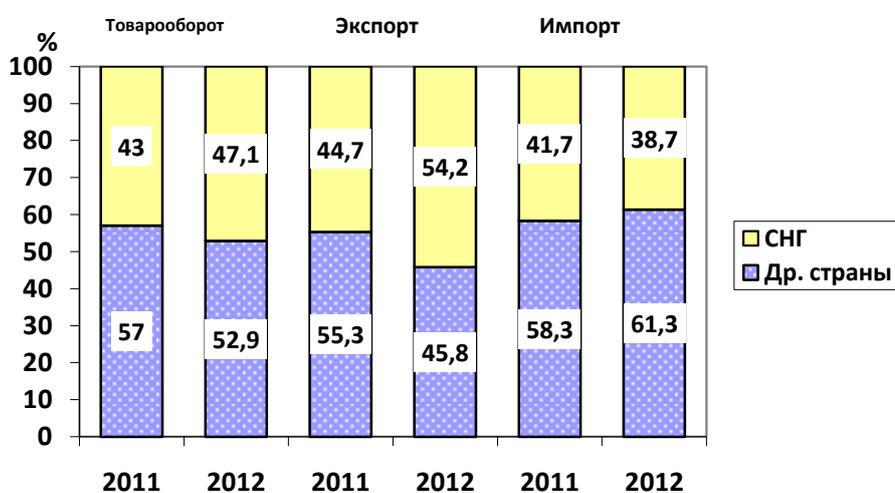
Наибольший удельный вес в товарообороте Узбекистана занимают Россия, США, Великобритания, Казахстан, Корея, Иран, Китай. Наиболее высокие темпы роста удельного веса в товарообороте Узбекистана имеют Австрия, Китай, ОАЭ, США, Казахстан, Россия, Корея.

*Оборот внешней торговли Республики Узбекистан*

*Таблица 1.2.2*

	<b>2009 г.</b>	<b>2010 г.</b>	<b>2011 г</b>	<b>2012 г</b>	<b>2012 в % к 2011</b>
Внешнеторговый оборот (млн. долл. США) в том числе:	21209,6	21844,2	25537,1	26286	+0,9%
со странами СНГ	8006,2	9424,6	11110,1	12402	+12,4%
другие зарубежные	13203,4	12419,6	14427,0	13884	-7,6%
Экспорт (млн. долл. )	11771,3	13044,5	15027,2	14258,8	-5,1%
страны СНГ	3921,3	5898,7	6720,1	7738	+15,1%
другие зарубежные	7850,0	7145,8	8307,1	6521	-21,4%
Импорт	9438,3	8799,7	10509,9	12027,7	+9%
стран СНГ	4084,9	3525,9	4390,0	4665	+8%
других зарубежных стран	5353,4	5273,8	6119,9	7363	+9,6%

Рис 1.2.3 Удельный вес стран СНГ и других зарубежных стран во внешней торговле РУз.



Динамика изменения объема и структуры экспорта и импорта указана в приложении, под порядковым номером 1.2.1 составлена на основе данных сайта: [www.stat.uz](http://www.stat.uz), [www.ya.ru](http://www.ya.ru).

Рис.1.2.4 Структура экспорта РУз в 2012 г.

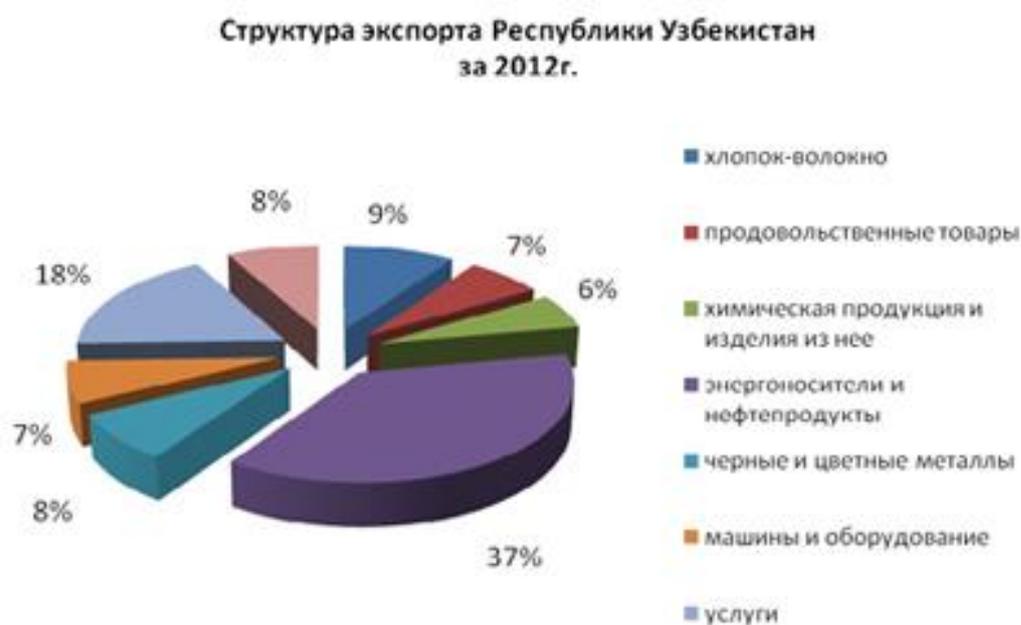
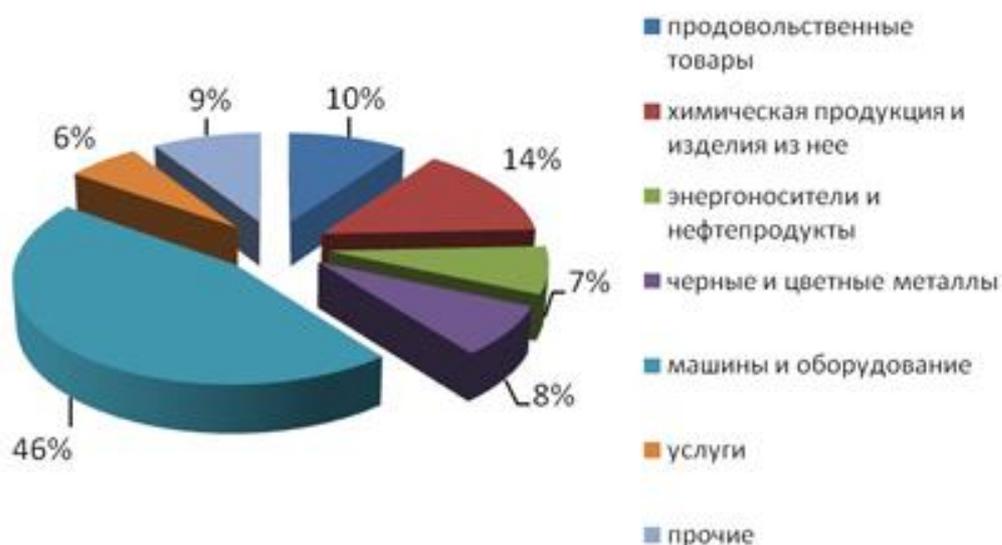


Рис.1.2.5 Структура импорта РУз в 2012 г.

### Структура импорта Республики Узбекистан за 2012г.



В январе-декабре 2012 года оборот розничной торговли составил 36917,8 млрд.сум или 113,9 процента к уровню аналогичного периода 2011г.

*Структура розничного товарооборота по формам собственности хозяйствующих субъектов за январь-декабрь 2012 указана в приложении под порядковым номером 1.2.3*

Объем платных услуг, оказанных населению в январе-декабре 2012 года составил 13753,6 млрд.сум или 114,3 процента к январю-декабрю 2011 года.

Основная часть платных услуг населению оказана официальным сектором экономики, что составила 8881,9 млрд.сум (64,6 процента общего объема) или увеличилась на 14,5 процента.

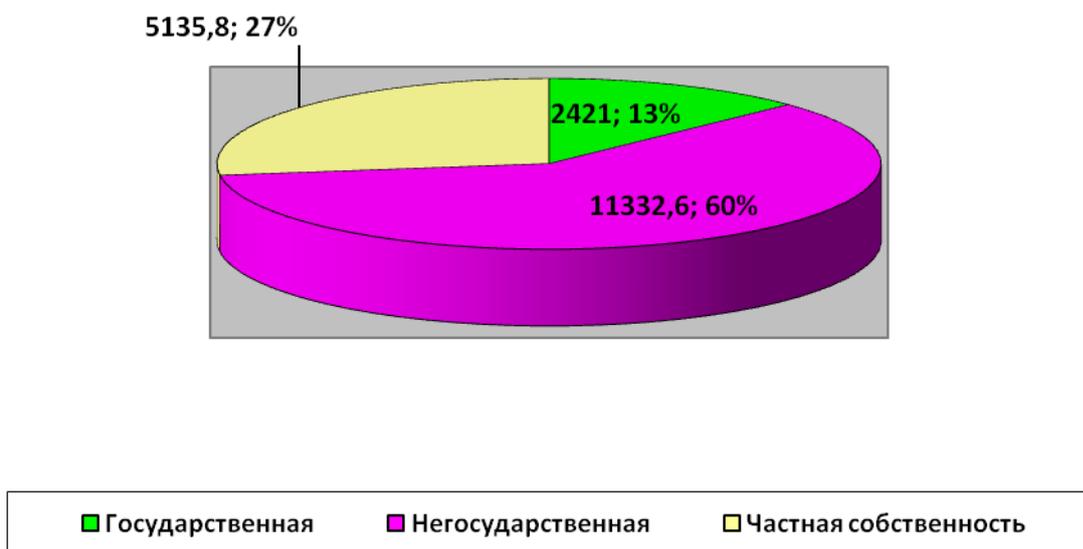
Объем платных услуг населению, оказанных индивидуальными предпринимателями, возрос на 13,7 процента и составил 4871,7 млрд.сум, удельный вес в общем объеме платных услуг – 35,4 процента.

В общем объеме платных услуг, оказанных населению, доля негосударственного сектора составила 82,4 процента.

Платные услуги, оказанные населению хозяйствующими субъектами по формам их собственности, за январь-декабрь 2012 года характеризуются

следующими данными:

Рис.1.2.6 Платные услуги, оказанные населению хозяйствующими субъектами по формам их собственности, за январь-декабрь 2012.



Млрд. сум.

Общий объем рыночных услуг по всем видам экономической деятельности составил 51809,0 млрд. сум. По сравнению с январем-декабрем 2011 года реальный прирост рыночных услуг составил 14,2 процента.

Производство рыночных услуг по видам деятельности за январь-декабрь 2012 года характеризуется следующими данными:

Транспортные услуги (включая логистические) составила 51809,0 млрд. сум, что составляет 112,4% к 2011г.

В структуре услуг преобладали транспортные услуги (включая логистические) (29,4 процента от всех услуг), услуги торговли и общественного питания (22,0 процента), услуги связи и информатизации (6,0 процента).

В осуществлении экономических реформ в республике достаточно весома роль дорожно-транспортного комплекса, являющегося ключевой отраслью производственной и социальной инфраструктуры.

Особо следует сказать о развитии транспортных коммуникаций. В этом направлении сделан существенный прорыв. Воздвигнут современный совмещенный автомобильно-железнодорожный мост через реку Амударья протяженностью 681 метр. Ускоренными темпами идет строительство новой железнодорожной магистрали Ташгузар - Байсун - Кум-курган, где на участке Ташгузар - Дехканабад, протяженностью 57 км, открыто рабочее движение поездов. Налажено движение электропоездов по маршруту Ташкент - Самарканд и Ташкент -Ангрен. Сегодня дороги Узбекистана по многим параметрам соответствуют современным требованиям, отвечают международным стандартам.

В условиях рыночных отношений грузовладельцы свободны в выборе перевозчика и партнёров по торгово-экономическим связям на основе коммерческой выгоды. Тарифы, установленные в 1990 году, постоянно индексировались. Важной составляющей этой системы была дифференциация тарифов по следующим транспортным признакам:

- Тип подвижного состава и его принадлежность;
- Вид отправки (маршрут, контейнер, мелкая или малотоннажная);
- Скорость перевозки;
- Свойства груза (наливные, насыпные, навалочные, живность, скоропортящиеся, опасные, негабаритные);
- Расстояние перевозки.

### **1.3 Конкуренция на рынке транспортных услуг**

Конкуренция (от [лат.](#) *concurrere* «сталкиваться», «соперничать») — борьба, соперничество в какой-либо области.[55]



### Конкурентоспособность

– это способность услуги противостоять на рынке другой услуге аналогичного назначения по совокупности его качественных и стоимостных

характеристик, обеспечивающих конкретных потребителей.

Конкурентоспособность определяется отношением полезного эффекта к суммарным затратам.

Конкурентоспособность можно рассматривать, с теоретической точки зрения, как уровень эффективности использования производителем услуг экономических ресурсов, относительно их использования конкурентами.

Изучение и анализ факторов позволяет определить, насколько они способствуют или препятствуют достижению уровня конкурентоспособности услуг транспорта, в нашем случае автомобильного транспорта. Факторы - это движущая сила, причина событий или процессов, именно факторы конкурентоспособности услуг 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 транспортным услугам.

Выявим основные факторы конкурентоспособности услуг транспортного рынка и произведём их классификацию. С точки зрения системного подхода наибольшего внимания заслуживает классификация факторов (уровней конкурентоспособности услуг транспортного рынка) в зависимости от мотивации потребностей потребителя транспортных 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.

*Третий уровень* – ориентация потребителя на комплексную оценку всех факторов, удовлетворяющих их потребность, отдавая предпочтение тем или иным услугам 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).

Уровень конкурентоспособности услуг определим следующими факторами:

- превосходством в качестве, ценой потребления, уровнем обслуживания,
- инновационной активностью, потенциалом развития предоставляемых транспортных услуг.

Общие факторы зависят от характера спроса и ёмкости рынка транспортных услуг. Одним из важнейших и основных факторов обеспечения конкурентоспособности транспортных услуг является конкурентная среда, которая отождествляется с её маркетинговой средой, включающей совокупность всех инфраструктурных субъектов рынка транспортных услуг, влияющих на отношения между производителем транспортных услуг и потребителем этих услуг. При этом конкурентная среда в условиях различных моделей конкуренции транспортных услуг формируется в результате воздействия на рынок транспортных услуг

множества разнородных факторов, характеризующихся определённой сферой действия, временным периодом и интенсивностью их действия.

Подход к выявлению и классификации факторов, определяющих конкурентоспособность услуг, основан на предположениях, при которых, анализируя факторы, мы можем выявить сильные и слабые стороны у производителя транспортных услуг и в работе конкурентов, а также в самих оказываемых услугах. 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 производитель транспортных услуг мог бы повысить конкурентоспособность предоставляемых услуг и обеспечить свой успех на рынке транспортных услуг, изменить свою долю в предоставлении транспортных услуг на соответствующем рынке, а также удовлетворить потребности потребителей в транспортных услугах.

В общем виде, теоретическое познание конкурентоспособности транспортных услуг, проводится в соответствии с предполагаемыми требованиями социально-экономического развития, экологической безопасности, эргономики, эстетики, а также специфической роли транспортной деятельности[51].

*Интегральный показатель конкурентоспособности автотранспортного предприятия ( $K_0$ ) определяется как Формула 1.3.1*

средневзвешенная величина полученных коэффициентов:

$$K_0 = (K_{сп} + K_k + K_n + K_v + K_p) / N,$$

где  $N$  – количество показателей;  $K_{сп}$  – коэффициент спроса и предложения;  $K_k$  – коэффициент качества;  $K_n$  – коэффициент соотношения

доходов и расходов;  $K_v$  – коэффициент видов перевозок;  $K_p$  – коэффициент ресурсов.

Наличие в формуле коэффициента спроса и предложения вызывает необходимость получения информации о рынке автотранспортных услуг в части перевозки грузов. В качестве спроса выступает объём платёжеспособного спроса, а в качестве предложения – объём предлагаемых всеми участниками рынка автотранспортных услуг. В практической деятельности измерить объём предложения при динамично развивающемся рынке коммерческих перевозок не всегда удаётся на уровне «несмещаемости» и «эффективности» оценки этого показателя. Поэтому мы считаем целесообразным в данной формуле  $K_{сп}$  – коэффициент спроса и предложения заменить на коэффициент ликвидности услуг  $K_{ул}$ .

В пользу замены коэффициента спроса и предложения на коэффициент ликвидности услуги свидетельствует и тот факт, что через последний из них можно судить о перспективности сотрудничества между хозяйствующими субъектами автомобильного транспорта и потребителями автотранспортных услуг, о возможности расширения бизнеса. Так, поддержание известного уровня ликвидности помогает субъектам автомобильного транспорта снизить риск сбыта, т.е. формирует у потребителей доверительное отношение к себе.

Наличие взаимосвязанной и взаимодополняющей инфраструктуры обостряет проблемы и актуальность конкурентоспособности услуг.

Для производителя транспортных услуг, на наш взгляд, всё большее значение приобретает *перспективное* развитие конкурентоспособности транспортных услуг. Эта ориентация вызвана тем, что перспектива конкурентоспособности открывает производителю транспортных услуг возможности совершенствования качественных характеристик предоставляемых транспортных услуг, внедрение прогрессивных технологий, развитие ассортимента и номенклатуры услуг.

Конкурентоспособность представляет собой относительную оценку преимуществ производителей транспортных услуг, которая позволяет им с большей эффективностью удовлетворять потребности рынка транспортных услуг.

Устойчивая конкурентоспособность лидера может привести к вытеснению с рынка транспортных услуг действующих и потенциальных конкурентов. Систематический анализ и исследование конкурентной среды являются гарантом достижения успеха.[52]

На уровень конкурентоспособности услуги оказывают существенное влияние следующие факторы: степень удовлетворения спроса на услугу, емкость существующих и потенциальных сегментов рынка, наличие конкурентов, социально-демографические характеристики услуги, уровень снабженческо-сбытовой сети и послепродажного сервисного обслуживания.[53]

При анализе конкурентной среды, а также измерения рейтинговой силы конкурирующих хозяйствующих субъектов на рынке транспортных услуг достаточно часто используется SWOT-анализ. Его основу составляет метод экспертных оценок, который страдает недостатками.

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) производителей услуг рынка транспортных услуг.

- ❖ Конкурент.
- ❖ Доля на рынке транспортных услуг, %.
- ❖ Линейка услуг (количество единиц).
- ❖ Доля оборота в общем обороте рынка региона, %.

- ❖ Количество претензий по качеству на 1000 заказов, ед.
- ❖ Доля новых позиций в линейке, %.
- ❖ Средняя цена единицы услуги.
- ❖ Процент аттестованных специалистов, %.
- ❖ Количество невыполненных заказов на 1000, ед.
- ❖ Средне взвешенная процентная ставка, %.

Использование современных методов предоставления транспортных услуг, в конечном счёте, выражается в увеличении объёмов предоставления услуг, что приводит к росту доли на этом рынке. Поэтому для данного фактора успеха мы определили показатель – доля на рынке транспортных услуг. Наличие широты линейки предлагаемых транспортных услуг можно определить через количество видов транспортных услуг. Привлекательность ценовой политики в определённой мере можно выразить через среднюю цену единицы услуги. Средневзвешенная процентная ставка характеризует в определённой мере доступность кредитных ресурсов. Конкурентоспособность – это способность услуги противостоять на рынке другой услуге аналогичного назначения по совокупности его качественных и стоимостных характеристик, обеспечивающих конкретных потребителей.

Конкурентоспособность можно рассматривать, с теоретической точки зрения, как уровень эффективности использования производителем услуг экономических ресурсов, относительно их использования конкурентами.

Эффективность производства представляет собой общую экономическую категорию, которая выражает соотношение между естественным результатом производства и совокупным затраченным трудом.

Представление о том, ценой каких ресурсов или затрат достигнут эффект, даёт уровень экономической эффективности. Главным вопросом в теории экономической эффективности является выбор и обоснование критерия показателей оценки эффективности и качества.

К примеру, анализ перевозок грузов, услуг и работ на транспорте (субъектов автомобильного транспорта), даёт возможность с помощью эксплуатационных и экономических измерителей оценить его конкурентоспособность. Критерий этих измерителей отражает интересы народного хозяйства, так как непосредственно с грузовыми перевозками связана работа многих отраслей экономики. В целом, на наш взгляд, конкурентоспособность транспортной деятельности благоприятно влияет на экономическое развитие как отдельных регионов, так и страны в целом.

Анализ грузовых перевозок позволяет выделить передовые и отстающие звенья в их выполнении. Решающая роль в повышении уровня составных параметров, формирующих конкурентоспособность услуг, 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.

Магистральный транспорт общего пользования включает в себя железнодорожный, автомобильный, морской, воздушный и трубопроводный.

Промышленный транспорт осуществляет перемещение предметов и продуктов в сфере производства.

Городской транспорт обеспечивает перевозки внутри городов и включает в себя метрополитен, троллейбус, трамвай, автобус, такси, грузовой автомобиль и др.

Первостепенная роль в осуществлении перевозок принадлежит железнодорожному транспорту.

*Железнодорожный транспорт* – В Узбекистане при общей протяженности железнодорожных путей в 4,2 тысячи километров электрифицировано 930 километров.

Годовой грузооборот железной дороги составляет около 90 % от суммарного грузооборота всех видов транспорта страны<sup>[25]</sup>.

В 2012 году Государственно-акционерной железнодорожной компанией (ГАЖК) «Узбекистанские железные дороги» было отправлено более 62 млн тонн грузов, из них 11,4 миллиона тонн транзитных грузов, было перевезено 17 млн. 200 тыс. пассажиров<sup>[26]</sup>.

Планируется строительство железнодорожной магистрали «Китай-Киргизия-Узбекистан», подготовка технико-экономического обоснования по проекту строительства завершена в феврале 2013 года, предварительная стоимость строительства составляет 4 млрд долларов<sup>[27]</sup>.

Ремонт подвижного состава и выпуск вагонов-цистерн, крытых вагонов и полувагонов осуществляется Унитарное предприятие «O'ZTEMIRYO'LMASHTA'MIR»<sup>[28]</sup>, включающее в себя «Ташкентский тепловозоремонтный завод», «Андижанский механический завод» (основан в 1987 г.), «Пахтабадский вагоноремонтный завод», ДП «Литейно-механический завод» (основан в 2003 г.) и Локомотивное депо г. Самарканд. Наиболее развитой и технически оснащенный вид транспорта, занимающий одно из ведущих мест не только в нашей стране, но и за рубежом. Это объясняется его универсальностью – возможностью обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погодных условий и времен года. По объему провозной способности и непрерывности функционирования железнодорожный транспорт не имеет себе равных.

Перспективным направлением в развитии железнодорожного транспорта является высокоскоростной наземный транспорт, способный соперничать с воздушным транспортом.

Железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль в транспортной системе. Железные дороги наиболее приспособлены к массовым перевозкам, при этом себестоимость перевозок невысока по сравнению с другими видами транспорта.

В последнее время идет тенденция на увеличение скорости движения поездов, а это значит и скорости доставки грузов и пассажиров. Однако, модернизация железных дорог требует больших капитальных вложений. Но конкуренция среди различных видов транспорта заставляет железнодорожников применять прогрессивные технологии и новейшие научно-технические разработки.

Общепризнанными преимуществами железных дорог перед другими видами транспорта являются:

- \* экономичность
- \* ресурсосберегаемость;
- \* экологическая предпочтительность;
- \* безопасность движения.

Перевозка грузов по железной дороге на относительно большие расстояния экономически выгоднее, чем на малые. Это объясняется высоким удельным весом расходов, не зависящих от дальности перевозок и увеличивающих их себестоимость при небольших расстояниях. К таким расходам относятся: расходы на выполнение начальных и конечных операций, включая подачу вагонов к месту погрузки-выгрузки и их уборку; грузовых операций и др.

*Автомобильный транспорт* обеспечивает относительно высокую скорость передвижения, способен доставлять грузы в районы, где нет других видов транспорта. Главное его достоинство заключается в том, что он позволяет доставлять грузы непосредственно от отправителя получателю без перегрузки.

Высокая эффективность автомобильного транспорта на внутригородских и междугородных перевозках пассажиров. Однако себестоимость грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом более высокая по сравнению с другими видами транспорта.

*Автомобильный транспорт* Узбекистана выделяется по объемам перевозок грузов (74,5% общего объема).

Страна стремится активизировать автомобильные транзитные перевозки через свою территорию. Транспортировать грузы из Китая через Алма-Ату Бишкек Ташкент — Туркмсиабат Ашхабад и далее через паром в Закавказье и Европу выгодно. По подсчетам узбекских специалистов, перевозить грузы по такому маршруту на треть дешевле, чем по железной дороге через Россию. Узбекистан среди других государств Средней Азии выделяется своими показателями плотности сети автодорог (903 км на 10 тыс. км-территории). Общая протяженность его автомобильных дорог составляет 84,1 тыс. км.

В настоящее время происходит модернизация основных трасс, достраивают недостающие участки взамен проходящих по территориям соседних государств. Для более удобной связи с городами Ферганской долины реконструируют трассу Ташкент — Ош.

*Морской транспорт* осуществляет массовые перевозки в зарубежные страны, а также между портами внутри страны, расположенными на побережье морей. Морские перевозки наиболее эффективны на направлениях, где морские маршруты короче сухопутных, и там, где нет других видов массового транспорта.

Себестоимость морских перевозок грузов ниже, чем другими видами транспорта, особенно при перевозках на дальние расстояния.

*Воздушный транспорт* имеет очень высокие скорости движения и осуществляет преимущественно пассажирские перевозки на ближние и

дальние расстояния. Стоимость воздушных перевозок значительно выше, чем на других видах транспорта. Удельный вес грузовых перевозок невысок. Главным недостатком работы воздушного транспорта является зависимость от погодных условий.

Представлен национальной авиакомпанией «Узбекистон хаво йуллари» в состав которой входит 11 аэропортов. Шесть из них имеют статус международных.

Авиапарк компании насчитывает 30 самолетов западного производства. По итогам 2012 года компания увеличила перевозки пассажиров на 13,5 % по сравнению с 2011 годом — до 2,636 миллиона человек<sup>[29]</sup>.

Также грузовые перевозчики на внутренних и международных авиалиниях и пассажирские чартерные рейсы выполняет СП ООО «Самаркандские авиалинии» — совместное предприятие американской трансконтинентальной корпорации «UMS, LLC» и с частных узбекских инвесторов.

*Трубопроводный транспорт* наиболее молодой из всех видов транспорта. Он используется для транспортировки нефти, нефтепродуктов, природного газа и почти не зависит от погодных условий. Трубопроводный транспорт способен транспортировать жидкие и газообразные продукты на очень большие расстояния. Является очень дешевым видом транспорта.

Все виды транспорта взаимодействуют между собой, дополняют друг друга и составляют единую транспортную систему страны.

Автомобильный транспорт не может составить конкуренции железнодорожному в массовых межрайонных грузовых перевозках прежде всего из-за его высокой удельной энергоемкости и себестоимости перевозок, большой дальности перевозок и отсутствия современной сети автодорог высокого технического уровня. Сфера применения автомобильного транспорта в Узбекистане — внутригородские, пригородные и внутрирайонные грузовые и пассажирские перевозки, в также перевозки на

средние и дальние расстояния малотоннажных ценных и скоропортящихся грузов.

Морской транспорт выполняет в основном внешние, экспортно-импортные перевозки (в том числе все грузовые перевозки в межконтинентальном сообщении). Велика его роль в каботажных (внутренних) перевозках для северных и восточных прибрежных регионов страны.

*Трубопроводный* транспорт, в отличие от выше описанных универсальных видов транспорта, пока остается узкоспециализированным, предназначенным для перекачки на дальние расстояния жидких и газообразных продуктов ограниченной номенклатуры.

По своим функциям воздушный транспорт также относится к узкоспециализированным: он осуществляет в основном пассажирские перевозки на дальние и средние расстояния, хотя и имеют большое значение в транспортировке ряда ценных, скоропортящихся их срочных грузов.

Ведущее место по грузообороту среди универсальных видов транспорта принадлежит трубопроводному транспорту — 32,4%, а на долю автомобильного, морского и речного приходится менее 16% от общего грузооборота. Доля железнодорожного и речного транспорта в общем грузообороте последние десятилетия падает. В тоже время доля узкоспециализированного трубопроводного транспорта постоянно увеличивается и в настоящее время составляет 52,5%. Доля воздушного транспорта в грузообороте крайне незначительна.[33]

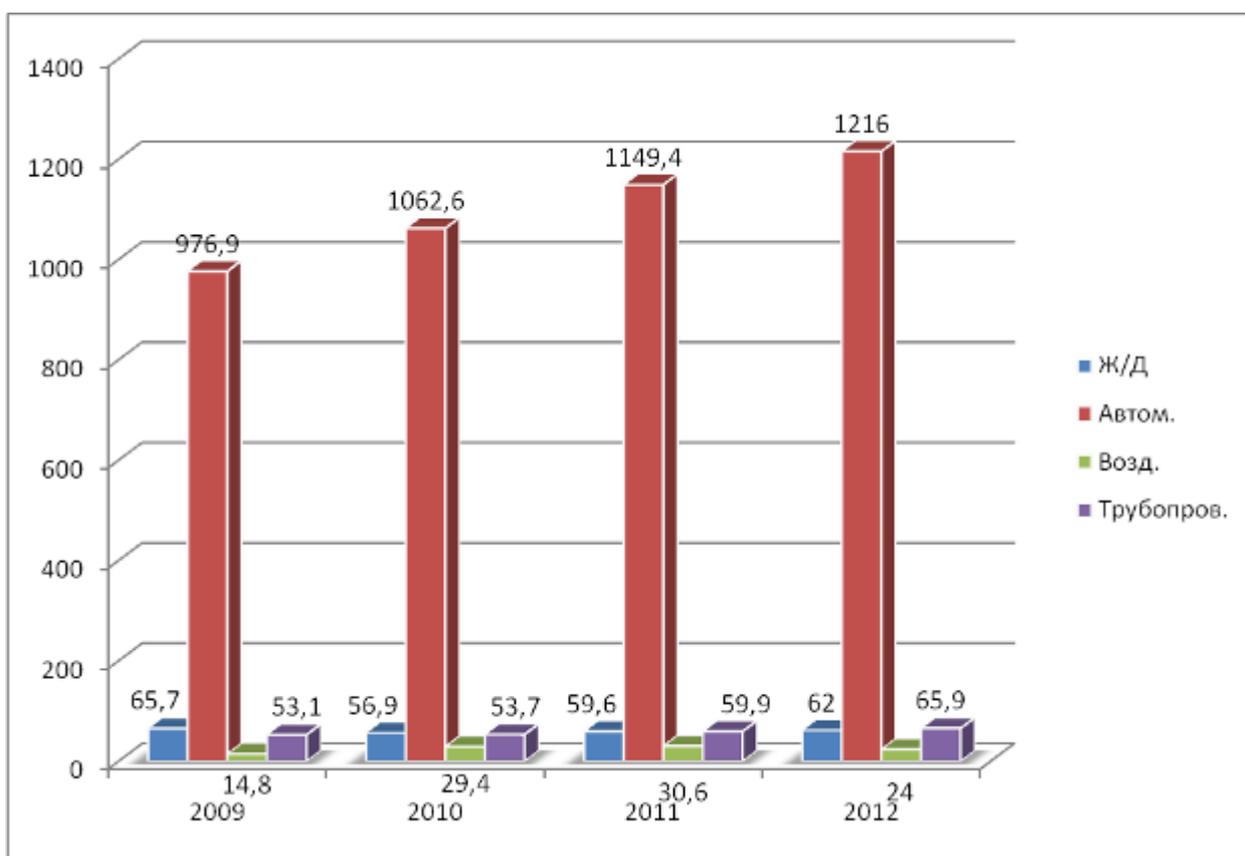
По объему перевозимых грузов лидирующее положение занимает автомобильный транспорт — 89%, на втором месте — железнодорожный — 5,4%, на третьем — трубопроводный — 5,0%. На остальные виды транспорта приходится менее трех процентов от общего объема перевозимых грузов.

*Перевозки грузов 2009-2010.* В январе-декабре 2010 года всеми видами транспорта перевезено 1173,2 млн.тн. грузов, что составляет 109,9% к уровню января-декабря 2009г. Вместе с тем, грузооборот остался на уровне 2009г. и составил 75,8 млрд. тн-км.

*Перевозки грузов 2011-2012.* В январе-декабре 2012 года всеми видами транспорта перевезено 1343,9 млн.тн. грузов, что составляет 105,4 процента к уровню января-декабря 2011 года. Вместе с тем, грузооборот составил 84,8 млрд.тн-км и превысил уровень января-декабря 2011 года на 7,6 процента.

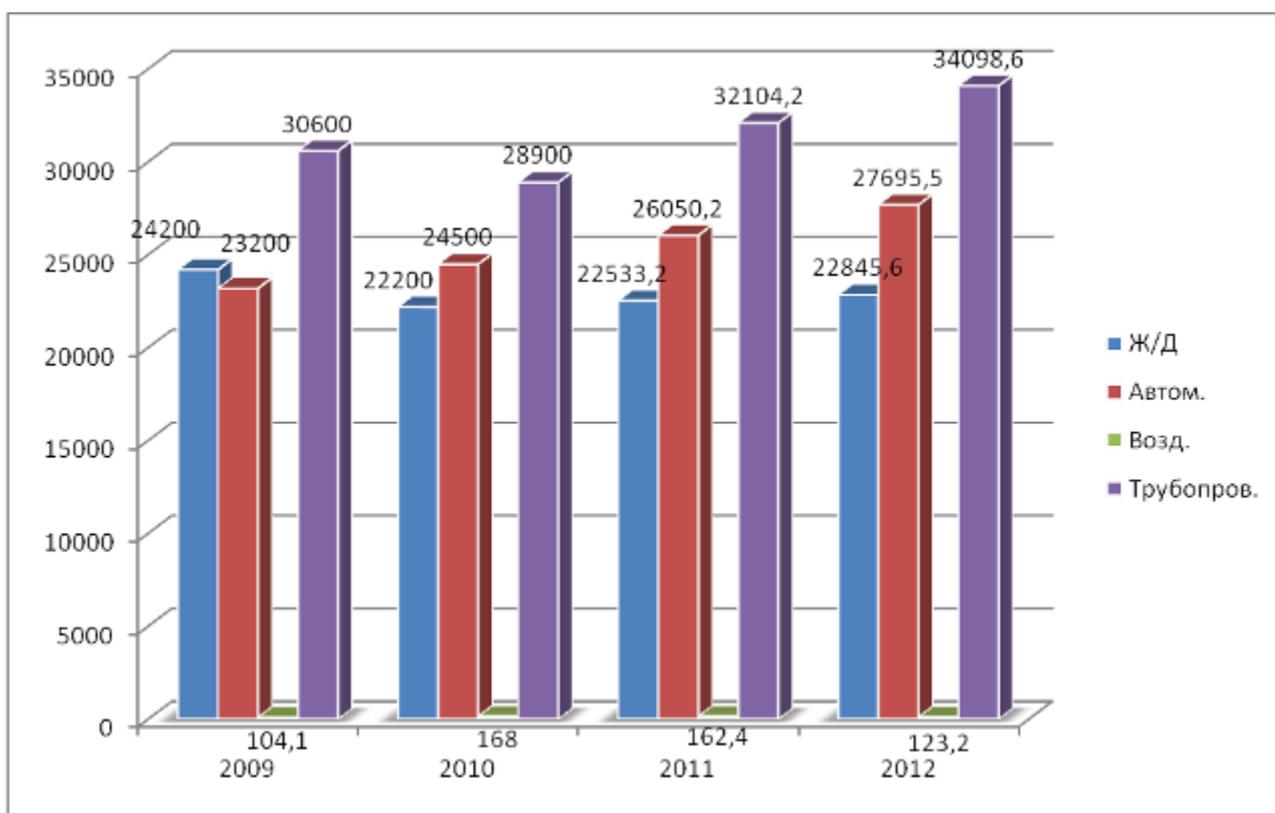
Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта характеризуются следующими данными(см.рис. 1.3.5) и (1.3.6):

*Диаграмма 1.3.2 Перевозка грузов видами транспорта*



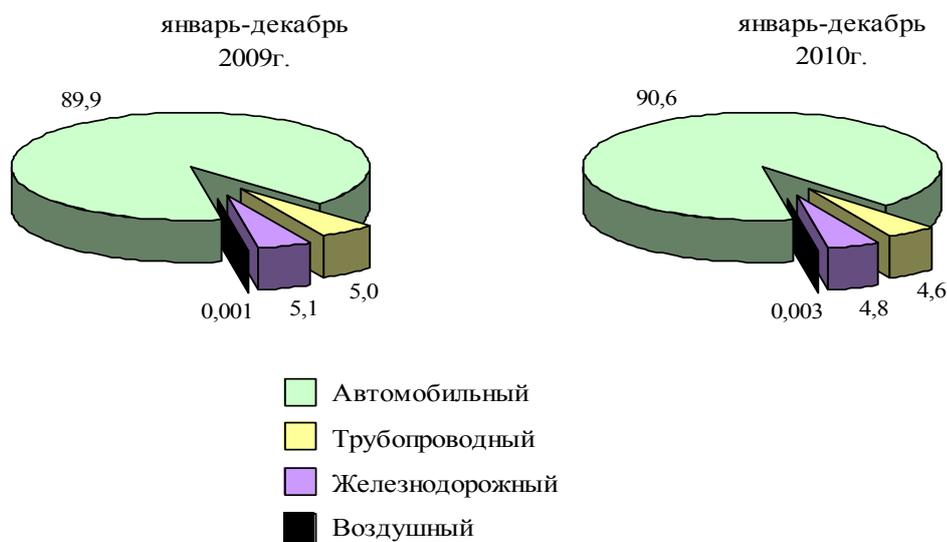
*Перевезено грузов, млн. тн.*

Диаграмма 1.3.3 Грузооборот по видами транспорта



Грузооборот транспорта, млн. тн-км.

Диаграмма 1.3.4 Структура перевозок грузов по видам транспорта за 2009-2010гг.



Автомобильным транспортом перевезено в 2010 г. 1062,6 млн. тн грузов, что на 10,8 процента больше, чем в январе-декабре 2009г. Грузооборот увеличился

на 5,7 процента и составил 24,5 млрд. тн-км. [54]

Грузооборот автомобильного транспорта индивидуальных предпринимателей превысил уровень января-декабря 2009г. на 9,4 процента и составил 17,7 млрд. тн-км. Доля частных грузоперевозчиков в общем объеме грузооборота автомобильного транспорта составила 72,1 процента, против 69,7 процента в январе-декабре 2009г.

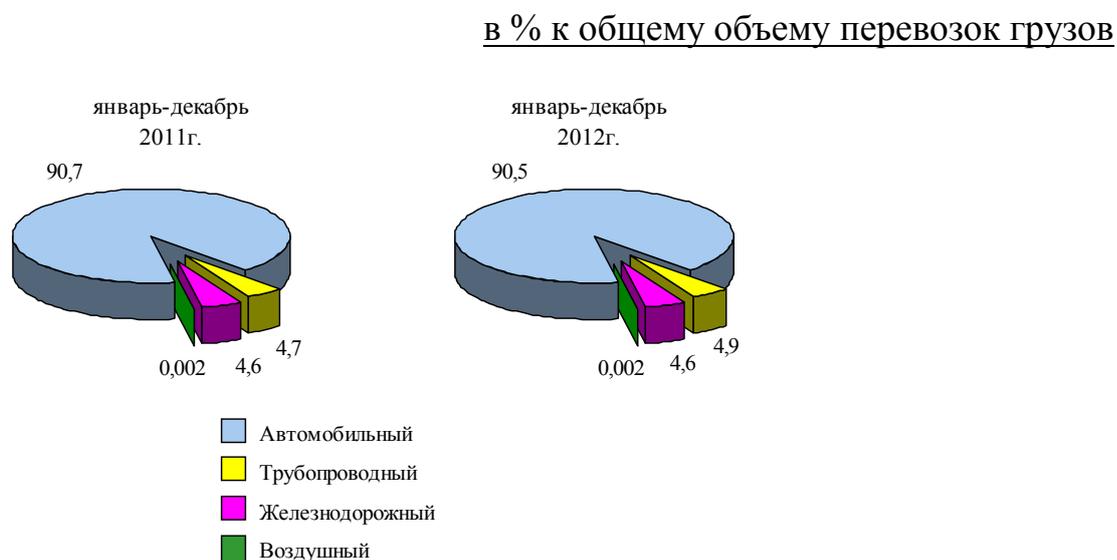
Отправление грузов воздушным транспортом составило 29,4 тыс. тн, что выше уровня января-декабря 2009г. на 84,9 процента, грузооборот увеличился на 63,3 процента и составил 168,0 млн. тн-км.

Грузооборот магистральных трубопроводов снизился на 4,8 процента и составил 28,9 млрд. тн-км.

Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта характеризуются следующими данными:

Структура перевозок грузов по видам транспорта приведена ниже:

*Диаграмма 1.3.5 Структура перевозок грузов по видам транспорта за 2011-2012г.*



Автомобильным транспортом перевезено в 2012г. 1216,0 млн.тн грузов, что на 5,2 процента больше, чем в январе-декабре 2011 года. Грузооборот увеличился на 6,1 процента и составил 27,7 млрд. тн-км.

Грузооборот автомобильного транспорта индивидуальных предпринимателей превысил уровень января-декабря 2011 года на 8,4 процента и составил 20,8 млрд.тн-км. Доля частных грузоперевозчиков в общем объеме грузооборота автомобильного транспорта составила 75,1 процента, против 73,6 процента в январе-декабре 2011 года.

Отправление грузов воздушным транспортом составило 24,0 тыс.тн, что ниже уровня января-декабря 2011 года на 21,9 процента, грузооборот снизился на 24,2 процента и составил 123,2 млн.тн-км.

Грузооборот магистральных трубопроводов увеличился на 13,4 процента и составил 34,1 млрд.тн-км.

Автомобильным транспортом перевезено 1216,0 млн.тн грузов, что на 5,2 процента больше, чем в январе-декабре 2011 года. Грузооборот увеличился на 6,1 процента и составил 27,7 млрд. тн-км.

Грузооборот автомобильного транспорта индивидуальных предпринимателей превысил уровень января-декабря 2011 года на 8,4 процента и составил 20,8 млрд.тн-км. Доля частных грузоперевозчиков в общем объеме грузооборота автомобильного транспорта составила 75,1 процента, против 73,6 процента в январе-декабре 2011 года.

Отправление грузов воздушным транспортом составило 24,0 тыс.тн, что ниже уровня января-декабря 2011 года на 21,9 процента, грузооборот снизился на 24,2 процента и составил 123,2 млн.тн-км.

Грузооборот магистральных трубопроводов увеличился на 13,4 процента и составил 34,1 млрд.тн-км.

## **Выводы по I-ой главе**

Рассматриваются методические основы исследования рынка транспортных услуг, изучение состояния и перспектив развития рынка транспортных услуг.

Рынок транспортных услуг представляет собой сферу проявления экономических отношений между транспортными организациями и потребителями транспортных услуг, между стоимостью и потребительской стоимостью транспортных услуг, т. е. это своеобразный механизм согласования интересов транспорта и грузовладельцев. Транспортный рынок можно представить как часть товарного рыночного пространства или как часть системы товародвижения. Продукция транспорта представляет собой эффект перемещения грузов и пассажиров по отдельным корреспонденциям.

Так как Республика Узбекистан находится в центре Азии и является транзитным государством, связывающим две части света, автомобильный транспорт играет важную роль в развитии производительных сил и установлении торговых связей с другими государствами мира.

Эффективные транспортные системы являются движущей силой успешного развития экономики для любого государства. В том числе автомобильный транспорт, который наилучшим образом отвечает потребностям экономики.

Грузооборот (по всему транспортному комплексу) в 2012 г. составил 84762,9 млн. т-км. Автомобильным транспортом в 2012 году перевезено 1216,0 млн.тн грузов, что на 5,2 процента больше, чем в январе-декабре 2011 года. Грузооборот увеличился на 6,1 процента и составил 27,7 млрд. тн-км.

Узбекистан является одним из крупнейших государств Центральной Азии, по которому проходят международные транспортные коридоры. Это обстоятельство делает Узбекистан крайне привлекательным и весьма важным при осуществлении транзитных Евроазиатских перевозок.

Наибольший удельный вес в товарообороте Узбекистана занимают Россия, США, Великобритания, Казахстан, Корея, Иран, Китай. Наиболее высокие темпы роста удельного веса в товарообороте Узбекистана имеют Австрия, Китай, ОАЭ, США, Казахстан, Россия, Корея.

Транспортные услуги (включая логистические) составила 51809,0 млрд. сум, что составляет 112,4% к 2011г.

В структуре услуг преобладали транспортные услуги (включая логистические) (29,4 процента от всех услуг), услуги торговли и общественного питания (22,0 процента), услуги связи и информатизации (6,0 процента).

В осуществлении экономических реформ в республике достаточно весома роль дорожно-транспортного комплекса, являющегося ключевой отраслью производственной и социальной инфраструктуры.

## Глава 2. Факторы влияющие на состояние и перспектив развития рынка транспортных услуг

### 2.1 Основные факторы влияющие на состояние и перспектив развития рынка транспортных услуг

*Конкурентоспособность транспортных услуг в полной мере определяется внутренними и внешними факторами. Внутренние факторы определяют как возможность, так и эффективность процесса адаптации к вызовам и угрозам внешней среды.[31]*

Схема 2.1.1 Факторы внутренней среды



Внутренние факторы – это возможности производителя транспортных услуг по обеспечению собственной конкурентоспособности.

Факторы внешней среды отражают совокупность, тех условий, к которым адаптируется производитель транспортных услуг. Все факторы внешней среды разнородны по своей природе, характеру воздействия на конкурентоспособность услуг. К факторам внешней среды, влияющих на конкурентоспособность услуг, показана на рис.2.1.2.

Схема 2.1.2 Факторы внешней среды.

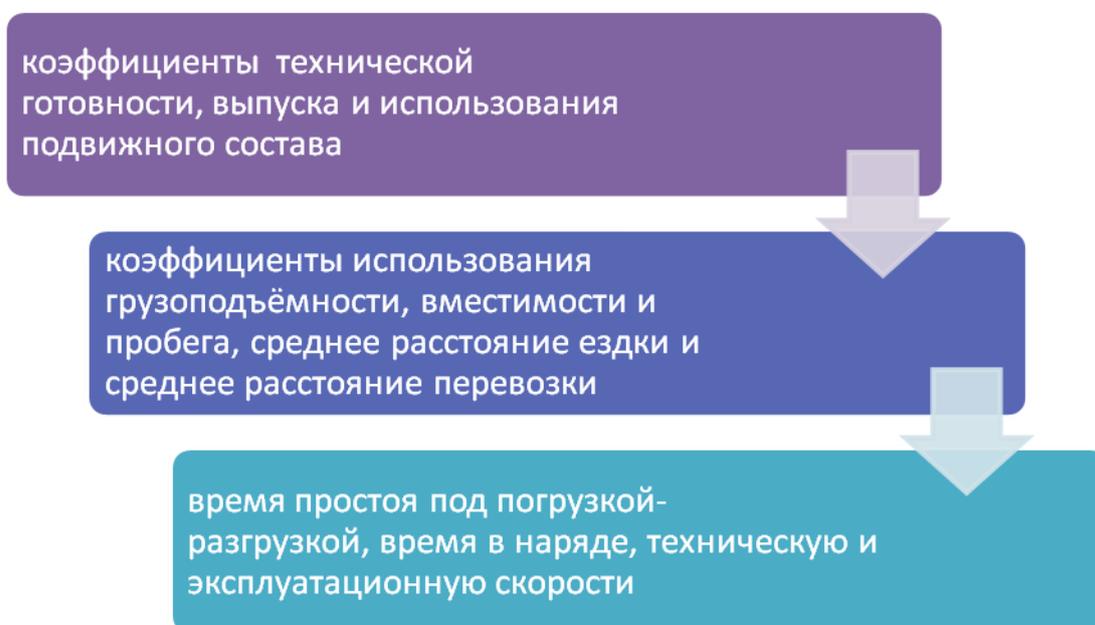


Внешняя среда является необходимым условием его существования. Именно во внешней среде формируются основные характеристики рынка транспортных услуг, т.е. его тип, ёмкость, наличие и возможности конкурентов, обеспеченность, состав и структура трудовых ресурсов.

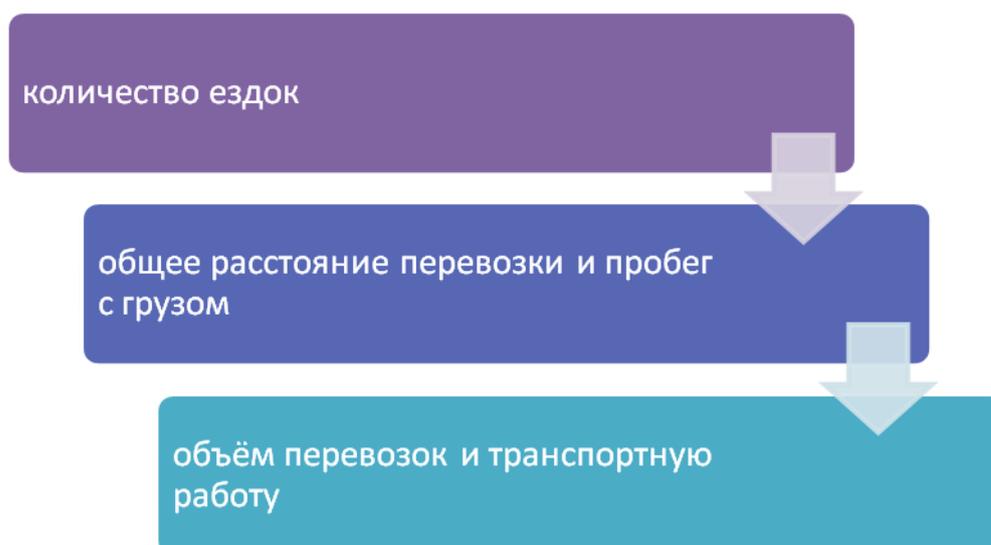
Технико-эксплуатационные показатели, влияющие на конкурентоспособность транспортных услуг, можно разделить на две группы.

К первой группе следует отнести показатели, характеризующие степень эффективности использования подвижного состава транспорта:

*Схема 2.1.3. Первая группа технико-эксплуатационных показателей, влияющих на конкурентоспособность транспортных услуг.*



*Схема 2.1.4. Вторая группа характеризует эффект результатов работы подвижного состава:*



*Примеры маркетинговых задач на автомобильном транспорте, требующие исследования см. в приложении Таблица 2.1.1*

Маркетинг на автомобильном транспорте представляет собой совокупность видов деятельности, позволяющей логично увязать научные, финансовые, перевозочные, производственные и трудовые ресурсы в четко управляемую и управляющую систему, гибко реагирующую на изменения структуры и требований рынка, условий предпринимательской деятельности на том или ином рынке, обеспечивающую прибыльность автотранспортных услуг.

## **2.2 Анализ состояния рынка транспортных услуг**

В качестве объекта исследования выбран ЗАО Центр логистики «Ангрен».

В таблице приведены основные результирующие показатели, характеризующие функционирования центра.

*Таблица 2.2.1 Выполнение плана за 12 месяцев 2011г. показана в приложении.*

*Таблица 2.2.1 Перечень и стоимость услуг филиала «Транзит юк терминали»*

№	Наименование	Ед.изм.	Стоимость, сум
1.	Погрузка разгрузка контейнеров	1 конт. опер.	30210
2.	Погрузка разгрузка тяжеловесных грузов	тн.	3028
3.	Погрузка разгрузка навалочных грузов	тн.	4056
4.	Погрузка разгрузка тарно-упаковочных грузов	тн.	3100
5.	Погрузка разгрузка тарно упаковочных грузов вручную	тн.	8303

6.	Хранение грузов	тн.сутки	938
7.	Хранение контейнеров	ед.сутки	6225
8.	Пломбировка, закрутка	шт.	2500
9.	Установка запорно-пломбировочного устройства	шт.	12000
10.	Подача и уборка одного вагона	шт.	238 929
11.	Очистка вагона или контейнера	шт.	12000

ЗАО «Центр логистики Ангрен». Постановлением Кабинета Министров Республика Узбекистан от 13 февраля 2008 года в целях обеспечения бесперебойной транспортировки грузов предприятий автомобильной промышленности и других отраслей, расположенных в областях, Ферганской долины, через перевал Камчик предусмотрено создание в системе акционерной компании «Узавтосаноат» специализированного автотранспортного в г.Ангрен.

В целях дальнейшего развития транспортной инфраструктуры страны, расширения перевозок грузов через центр логистики в городе Ангрен и на этой основе значительного сокращения сроков, затрат при транспортировке грузов между хозяйствующими субъектами Ферганской долины и других регионов Республики, а также совершенствования координации деятельности объектов центра логистики и обеспечение их устойчивого, бесперебойного функционирования подписано Постановление Президента Республики Узбекистан и Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан (№205-16 от 20.07.2009) о создании ЗАО «Центр логистики Ангрен». Объявлено об открытии центра по сети железных дорог СНГ и Балтии, обслуживающей станцией Аблык ГАЖК "Узбекистон темир йуллари". [2]

Постановлением Кабинета Министров Республика Узбекистан от 29 февраля 2008 года в целях создание благоприятных условий для перевозки грузов между хозяйствующими субъектами Ферганской долины и регионами

Республики, обеспечение оптимальных сроков транспортировки и сокращения затрат на их доставку, а также, принимая во внимание проделанную работу по увеличению пропускной способности новой автодороги через перевал «Камчик», построенной в соответствии с международными стандартами, предусмотрено создание центра логистики в г.Ангрене в составе:

- контейнерно-распределительной базы АК «Узавтосаноат» для транспортировки комплектующих деталей и запасных частей для Асакинского автомобильного завода и грузов предприятий локализации;
- специально-оборудованной внешнеторговой площадки АК «Узавтосаноат» для хранения и отгрузки на экспорт готовых автомобилей железнодорожным транспортом производства Асакинского автомобильного завода.
- транзитно грузового терминала ГАЖК «Узбекистан темир йуллари» для транспортировки грузов прочих потребителей;
- таможенного поста внешнеэкономической деятельности, специализированного автотранспортного предприятия и других служб, связанных с оказанием сопутствующих услуг.

ЗАО «Центр логистики Ангрэн» создано в середине 2009 года и в настоящий момент, является одним из самых крупных в Узбекистане. Его учредителями с равными долями по 16,66% являются АК «Узавтосаноат», ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», НХК «Узбекнефтегаз», ГАК «Узкимёсаноат», АК «Узстройматериалы» и Ассоциация пищевой и масложировой промышленности.

В настоящий момент международный центр логистики «Ангрэн» располагает складами, комбинированным терминалом, подъездными путями и маневровыми площадками, гостиницей и охранными структурами. Площадь транзитно-грузового терминала занимает территорию площадью

8,6 гектара и оснащен железнодорожным путевым развитием для осуществления погрузочно-разгрузочных работ. Мощности терминала могут перегружать до 22 контейнеров со складированием 60 контейнеров и обработкой до 1500 тонн на складских площадях.

Основной целью ЗАО «Центр логистики Ангрэн» - является создание многоуровневой работоспособной системы транспортно – логистических центров для оказания полного комплекса услуг в области таможенной, транспортно – экспедиторской, складской и информационной логистики, используя принципы «точно вовремя» и «от двери до двери». Правительство

Центр логистики осуществляет транспортно-экспедиционные услуги, погрузочно – разгрузочные работы и хранение грузов.

Стратегия проекта создания логистический центр в городе Ангрэне - организация надежной транспортной связи, организация грузопотоков, областей Ферганской долины с остальной территорией Республики Узбекистан и железнодорожной станцией Ангрэн для экспортно-импортных грузов.

Рис 2.2.2 Транзитно-грузовой терминал



Организация грузопотоков через г. Ангрэн и перевал Камчик позволит свести на нет валютные затраты на оплату провоза товаров по железной дороге через территорию вне Республики Узбекистан.

Путь грузов с использованием автомобильной дороги на 125 км короче, чем по железной дороге от г. Асака до ст. Тукимачи в г. Ташкенте, из которых 110 км по территории вне Республики Узбекистан.

Схема 2.2.3 Организационная структура УП «Maxsusyuktrans»



ЗАО «Центр логистики Ангрэн» обеспечило бесперебойную доставку грузов в Ферганскую долину и автозапчастей в ЗАО «GM Uzbekistan». Автомобили ЗАО «Центр логистики Ангрэн» перевозят грузы в контейнерах и полуприцепах в г. Асака на завод ЗАО «GM Uzbekistan», на обратном пути привозят готовую продукцию с завода ОАО «Nestle», карбамид с завода ОАО «Fergana azot».

В некоторых случаях из-за нехватки груза автомобили обратно возвращаются пустые. Это отрицательно отражается на доходах предприятия.

В целях улучшения вышеизложенного предлагается строительство филиала ЗАО «Центр логистики Ангрен» в Ферганской долине:

Грузовой терминал может быть построен в городе Пап Наманганской области. Основной причиной стройки терминала в городе Пап являются производственные объединения, он считается соединяющим округам Ферганской долины и перевала Камчик.

Цель постройки терминала: безопасное передвижение по перевалу Камчик и целевое использование грузоподъемности и грузооборота автомашин ЗАО «Центр логистики Ангрен» марки (MAN TGA 26.400, MAN TGA 19.400 и MAN TGA 33.360).

Схема 2.2.4 Распределение прибыли УП «Maxsusyuktrans»



Таблица 2.2.5 Доходы и расходы УП «Махсусюктранс» за 2011г.

Доходы и расходы УП "Махсусюктранс" 2011 г. млн. сум

Наименование показателей	за декабрь месяц		к начала года( 12 месяцев)		Выполнение с начала года
	по бизнес-плану	факт	по бизнес-плану	факт	%
Реализованная продукция (товарооборот)					
<b>Чистая выручка от реализации</b>	3 529	5 042	50 963	48 875	95,90%
в т.ч.: внутренние продажи	3 527	5 042	50 931	48 746	
- от реализации услуг Джи Эм Уз	2 207	2 900	32 661	24 987	
- прочая реализация	1 320	2 142	18 270	23 759	
-прочие	3		32	129	
<b>Себестоимость реализованной продукции (работ, услуг), всего</b>	2 972	2 139	40 065	41 333	103,16%
ГСМ	923	1 919	13 314	18 926	142,15%
заработная плата с отчислениями	895	883	12 919	10 641	82,37%
амортизация основных фондов	1 074	-1 114	12 647	8 745	69,15%
прочие производственные расходы	81	452	1 186	3 021	254,80%
<b>Расходы периода, всего</b>	316	707	4 189	4 598	109,75%
административные расходы	45	100	647	707	
прочие операционные расходы	272	607	3 542	3 891	
<b>Расходы по финансовой деятельности</b>	88	206	3 393	2 695	79,42%
в т.ч. от курсовой разницы					
<b>Доходы от финансовой деятельности</b>	3		8	0	
<b>Прибыль (убыток) до уплаты налогов</b>	155	1 990	3 323	249	
налоги	25	324	541	62	
<b>Чистая прибыль (убыток)</b>	130	1 666	2 782	187	
<b>Рентабельность (к себестоимости) в %</b>	4%	78%	7%	0,45%	

*Таблица 2.2.6 Доходы и расходы и финансовый результат УП  
«Махсусюктранс» за декабрь*

2012г.

Доходы, расходы и финансовый результат приведенные ниже показывают, что при выполнении плана по доходам на 90.62%, выполнение себестоимости – 90.49%, расходы периода – 75.91%, расходы по финансовой деятельности – 93.55%, общие расходы – 89 %. соответственно финансовый результат прибыль, до уплаты налогов – 1327 млн. сум.

УП "Махсусюктранс"	за Декабрь м-ц 2012 г.		с начала года		Выполнение за месяц	Выполнение с начала года
	план	факт	план	факт		
	млн.сум					
Реализованная продукция (товарооборот)	6296	7487	78 309	70 963	118,92%	90,62%
- Грузоперевозки	6296	7135	78 309	70 337	113,32%	89,82%
- прочие		353		627		
Себестоимость реализованной продукции (работ, услуг), всего	5197	7864	67 977	61 513	151,32%	90,49%
в том числе: материалы и КД	2816	3457	38 396	34 615	122,76%	90,15%
ГСМ	1673	2208	22 627	27 102	131,94%	119,78%
заработная плата с отчислениями	1124	1015	14 760	11 924	90,33%	80,79%
амортизация основных фондов	1005	3114	11 442	12 366	309,79%	108,08%
Прочие производственные расходы	251	277	3 380	2 608	110,29%	77,17%
Расходы периода, всего	520	693	7 111	5 398	133,25%	75,91%
В том, числе: издержки сбыта						
административные расходы	97	69	1 321	605	71,30%	45,81%
прочие операционные расходы	423	624	5 790	4 793	147,39%	82,77%
прочие расходы периода (предэксплуат. расходы и т.п.)						
Расходы по финансовой деятельности	269	253	2 913	2 725	94,24%	93,55%
в т.ч. от курсовой разницы						
Доходы от финансовой деятельности						
в т.ч. от курсовой разницы						
Прибыль (убыток) до уплаты налогов	311	-1 322	308	1 327		
налоги	51		50	216		
Чистая прибыль (убыток)	260	-1 322	258	1 111		
Рентабельность (к себестоимости) в %	5,01%		0,38%	1,81%		

Таблица 2.2.7 Структура расходов за ноябрь 2012г.



Таблица 2.2.8 Производственная себестоимость за ноябрь 2012г.

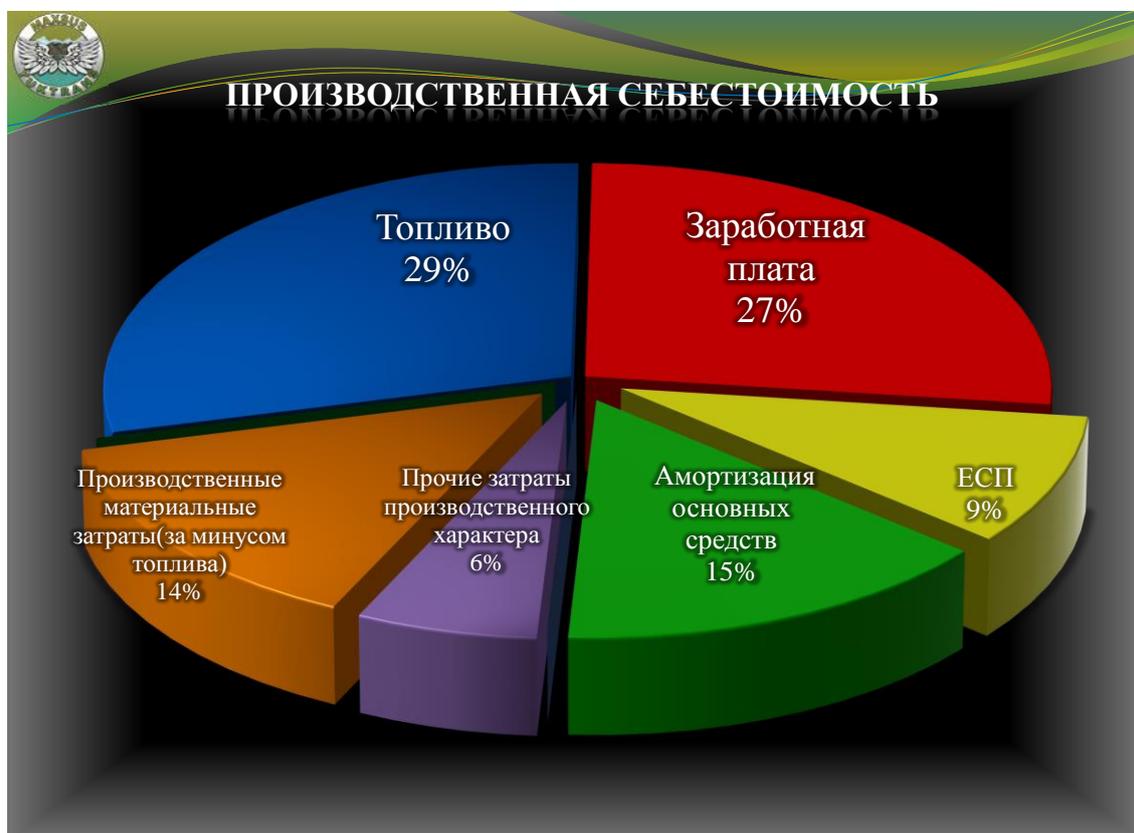


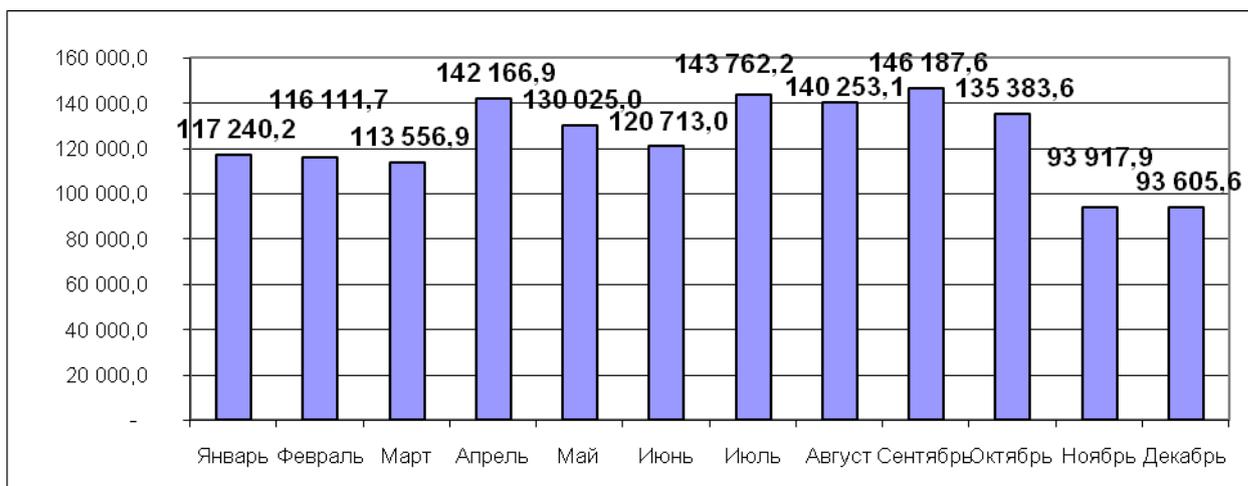
Таблица 2.2.9 Отчет по ФОТ и доходов от грузоперевозок за декабрь 2012г.

№	Наименование показателей	Ед. Изм.	За декабрь 2012г.				С начала года.			
			План	Факт	% вып.	Темп роста	План	Факт	% вып.	Темп роста
1	Доходы от грузоперевозок	Млн сум	5724	7136	125 %	142%	78310	70337	90%	144%
2	Среднесписочная численность	Чел.	1252	1444	115 %	135%	1255	1317	105%	121%
3	Выработка на 1-го работника	Тыс. сум	4572	4941	108 %	104%	5200	4450	86%	19%

Таблица 2.2.10 Данные по грузоперевозке за 2012 г. УП "Махсусюктранс"

Месяцы	кол-во рейсов	Пробег (км)		КПП	Объем грузоперевозок	
		Общ.	с груз.		тн	ткм
Январь	3 591,0	2 035 202,0	1 765 772,2	0,87	117 240,2	28 007 538,3
Февраль	3 283,0	2 106 047,0	1 485 078,2	0,71	116 111,7	26 329 072,9
Март	3 469,0	2 143 299,0	1 678 614,2	0,78	113 556,9	26 175 356,1
Апрель	4 269,0	2 503 569,0	2 111 866,7	0,82	142 166,9	32 215 610,8
Май	4 124,0	2 452 966,0	1 974 938,0	0,81	130 025,0	30 531 910,4
Июнь	3 873,0	2 573 669,0	1 889 968,5	0,73	120 713,0	31 511 154,9
Июль	4 164,0	2 530 860,0	1 833 363,7	0,72	143 762,2	33 198 942,0
Август	4 433,0	2 717 718,0	1 913 828,9	0,72	140 253,1	36 374 045,9
Сентябрь	4 962,0	2 955 261,0	2 126 941,6	0,72	146 187,6	36 240 914,0
Октябрь	4 605,0	2 698 306,0	1 812 594,5	0,69	135 383,6	33 974 223,6
Ноябрь	3 354,0	1 898 151,0	1 342 156,7	0,72	93 917,9	22 301 311,4
Декабрь	3 648,0	2 138 766,0	1 626 959,0	0,75	93 605,6	24 043 158,2
<b>Итого:</b>	<b>47 775,0</b>	<b>28 75314,0</b>	<b>21562 081,9</b>	<b>0,75</b>	<b>1492923,7</b>	<b>360903238,5</b>

Диаграмма 2.2.11 Объем грузоперевозок за 2012г. (тн.). УП "Махсусюктранс"



Выполнение плана за ноябрь и 11 месяцев 2010 г. См. в приложении таблица под номером 2.2.1:

Отчет за 2012 УП «Махсусюктранс» см. в приложении под номером 2.2.3.

Терминал оказывает следующие услуги:

- оформление договоров с клиентами, прием и обработка заявок;
- выполнение погрузочно-разгрузочно работ;
- сортировка грузов и формирование отправок;
- переработка и хранение контейнеров;
- предоставление стоянки для большегрузных автомобилей, их заправка и мойка;
- страхование грузов;
- обеспечение охраны грузов на территория;
- предоставление клиентуре информационных услуг;
- предоставление услуг гостиницы, мотеля, столовой;

- маркетинговые исследования рынка транспорта-логистического сервиса;
- межтерминальная перевозка и доставка грузов конечному потребителю.

*Структура транспортно-логического обслуживания показана в таблице в приложении под номером 2.2.4*

*Рис.2.2.12 Классификация транспортных услуг.*



К услугам первого уровня относятся все работы, которые связаны с материальными процессами перевозок, перегрузок грузов, временным хранением грузов на складах транспортного предприятия. Этот вид услуг соответствует материальной подсистеме деловой логистики и формируется на основе её общей методики и принципов.

К услугам второго уровня относятся все виды работ, связанные со сбором, обработкой и выдачей информации по организации, планированию, подготовке и осуществлению перевозок, перегрузок, складированию грузов.

*Виды услуг показаны наглядно в таблице под 2.2.3 см. в приложении*

Договор по транспортным услугам предусматривает взаимные обязательства сторон по обеспечению друг друга требующейся информацией о каждом перевозимом грузе. В частности, здесь имеются в виду согласованный сторонами обмен товаросопроводительной и транспортной документацией и сроки ее предоставления, а также — процедуры определения декларируемой стоимости груза.

*О мерах по ускорению развития сферы услуг и сервиса и в Республике Узбекистан, а также целевые параметры развития сферы услуг показаны в приложении под порядковым номером: табл. 2.2.4 и 2.2.5*

*Прогнозные параметры выделения средств из Фонда содействия занятости населения на развитие сферы услуг по регионам показана в приложении под номером 2.2.6*

*Таблица 2.2.7 Выполнение плана за ноябрь и 11 месяцев 2010 г. см. в приложении.*

### **2.3 Обновление парка подвижного состава на рынке транспортных услуг**

В августе 2003 года ЗАО «УзДЭУавто» (прежнее название GM Uzbekistan) приступило к крупно-узловой сборке модели Lacetti. В конце 2008 года предприятие ввело в эксплуатацию серийное производство модели на платформе J-200 стоимостью 47,7 миллиона долларов. К настоящему времени на заводе было выпущено порядка 30 тысяч единиц Lacetti.

В марте 2008 года General Motors и АК «Узавтопром» завершили процесс создания СП GM Uzbekistan на базе ЗАО «УзДЭУавто» с уставным фондом 266,7 миллиона долларов.

В соответствии с условиями создания совместного предприятия, General Motors владеет 25% акций плюс одна акция предприятия, с возможностью последующего её увеличения до 40%. Оставшиеся 75% акций в настоящий момент принадлежат АК «Узавтопром».

Проектная мощность завода в настоящее время составляет 250 тысяч автомобилей в год. Предприятие выпускает восемь марок автомобилей: четыре седана — Nexia, Lacetti, Malibu и Cobalt, две малолитражки — Matiz и Spark, внедорожник Captiva и микроавтобус Damas.

СП планирует увеличить производство в 2012 году на 6,8% — до 235 тысяч автомобилей.

Что же касается грузовых перевозок, «Центром логистики Ангрэн» осуществляется проект расширения логистического центра стоимостью 4,3 млн долларов утвержденный правительством Узбекистана. *Он предусматривает строительство новых контейнерных мощностей площадью 7,2 га и мощностью обработки до 51 тысячи контейнеров в год.*

Расширение мощностей связано с ростом объемов поставок комплектующих изделий для автомобильного завода GM Uzbekistan.

В рамках развития автопарка центр логистики в 2011-2012 годах приобрел у узбекско-германского СП JV MAN Auto-Uzbekistan 190 контейнеров-тягачей стоимостью 25 млн долларов. В 2010 году центр приобрел 250 тягачей MAN стоимостью 36,5 млн долларов.

Таблица 2.3.1\*

	Показатели	Ед. изм.	2009	2010	2011	2012	% по ср. с 2011
1	GM-Узбекистан	шт.	205 011	217 733	222000	235518	6,4
2	Грузовики ISUZU	шт.	722	832			
3	Автобусы ISUZU	шт.	1 317	1 268			
4	Грузовики MAN	шт.	10	480	839	953	13

Диаграмма 2.3.2 Динамика увеличения автопарка ЗАО Центр Логистики «Ангрен» за 2010 год.



План приобретения А/М Тягач, контейнеровозов и автовозов показано в таблице 2.3.1 см. в приложении:

Финансирование расширения мощностей будет осуществляться за счет собственных средств учредителей Центра логистики «Ангрен».

Центр логистики «Ангрен» был создан в августе 2009 года. Его учредителями с равными долями являются «Узавтосаноат», «Узбекистон темир йуллари», «Узбекнефтегаз», «Узкимёсаноат», «Узстройматериалы» и Ассоциация пищевой и масложировой промышленности.

Центр был введен в эксплуатацию в январе 2010 года на базе железнодорожной станции «Аблык». Его основная цель – прием и обработка

любых категорий грузов, а также их доставка автомобильным транспортом в Ферганскую долину.

По итогам прошлого года через центр логистики было перевезено порядка 4,1 миллиона тонн грузов, в том числе комплектующие для автомобилей и готовая продукция GM Uzbekistan, нефтепродукты Ферганского НПЗ и продукция крупных химических предприятий, расположенных в этом регионе.

## **Выводы по II-ой главе**

Анализировано состояние рынка транспортных услуг ЗАО центра логистики «Ангрен». Определены основные факторы, влияющие на состояние и перспектив развития рынка транспортных услуг.

Маркетинговые задачи могут носить стратегический и тактический характер, могут быть связаны с воздействием различных составляющих маркетинговой среды на успешность функционирования фирмы. Заняв позицию перевозчика (а именно эти рыночные субъекты и заинтересованы в исследованиях), представим в маркетинговом ракурсе ту среду, от которой зависит успешность функционирования: Внутренняя среда ЦЛА, Внешняя среда ЦЛА, Макросреда, Микросреда.

Конкурентоспособность транспортных услуг в полной мере определяется внутренними и внешними факторами. Внутренние факторы определяют как возможность, так и эффективность процесса адаптации к вызовам и угрозам внешней среды.

В табл. 2.1.1 (см. в приложении) приведены составляющие маркетинговой среды, подвергающиеся исследованию наиболее часто, а также практические примеры маркетингового характера, соответствующие каждому из направлений.

Анализ работы ЗАО Центр логистики «Ангрен»:

Чистая выручка от реализации по бизнес плану составляло 50953 млн.сум. по факту 48875млн. сум, себестоимость реализованной продукции по бизнес плану составляло 40065 млн. сум по факту 41333 млн. сум, расходы периода по бизнес плану составляло 3393 млн. сум, по факту 2695 млн.сум., чистая прибыль составляло по бизнес-плану 2782 млн. сум, по факту составила 187 млн.сум.

## **Глава 3. Оценка эффективности маркетингового анализа и перспектив развития рынка транспортных услуг**

### **3.1 Повышение эффективности использования парка подвижного состава**

Эффективность использования служебного транспорта на предприятии зависит от целого ряда факторов. Такими факторами являются, с одной стороны: степень развития производственно-технической базы (ПТБ), которая обеспечивает требуемый уровень технической готовности подвижного состава. Уровень технической готовности подвижного состава существенно оказывает влияние на такие показатели работы автотранспортного предприятия (АТП), как коэффициент технической готовности, расходы на техническое обслуживание (ТО) и текущий ремонт (ТР) автомобилей на единицу пробега. С другой стороны фактические пробеги транспортных средств (ТС) и фактический расход топлива на маршруте. Причем частота ТО и ТР напрямую связана с фактическим пробегом ТС. Поэтому эти факторы, после расхода топлива, будут непосредственно влиять на себестоимость транспортной работы.[31]

Любая транспортная компания с уверенностью может сказать, что одной из самых расходных статей бюджета для неё являются расходы на топливо и смазочные материалы, амортизация и затраты на ТО и ТР транспорта. Увеличение расхода топлива может быть вызвано тремя основными причинами:

- 1) нарушением скоростного режима движения ТС;
- 2) нецелевое использование транспорта в личных целях;
- 3) недобросовестными манипуляциями водителей или прочих лиц из обслуживающего персонала;
- 3) слив топлива, что является прямым воровством денег из бюджета компании.

В каждом отдельном случае это приводит к прямым убыткам что, в конечном счете, делает работу не эффективной и намного менее рентабельной, чем могло бы быть.

Снизить расходы на выполнение транспортной работы ТС, работающих на фиксированных маршрутах возможно за счет более точного учета израсходованного топлива, фактического пробега и контроля за скоростным режимом движения. Соответственно будут своевременно выполняться работы по ТО и ТР. На сегодняшний день предлагается несколько вариантов систем мониторинга автомобильного транспорта. Например система контроля расхода топлива и регистрации параметров движения автотранспортных средств с дистанционным управлением «АвтоСкан ASK-1», системы регистрации Экспограф-NEXT, АвтоГРАФ-WiFi, МТС-Навигатор, FortMonitor, АвтоГРАФ, СКТ Пирамида и др.[55]

У перечисленных систем есть много общего. Во первых все они основываются на возможностях GPS мониторинга. Во вторых их работа базируется на контроле пробега и расхода топлива, регистрации скоростного режима ТС, фиксировании результатов в режиме реального времени, учета количества заправок топливом, формировании статистических параметров работы ТС на маршруте, дистанционном считывании данных, одновременном мониторинге значительного количества автотранспорта. Из этого списка можно выделить три ключевые, на наш взгляд, операции: учет пробега и расхода топлива, анализ скоростного режима и контроль событий на маршруте (остановки, фактическое положение автомобиля и др.).

Решение проблемы хищение топлива, может показаться сложной и требующей значительных инвестиций на покупку и установку специальных дополнительных датчиков для системы GPS мониторинга и контроля на все ведомственные транспортные средства. С одной стороны можно рассчитывать на возврат таких инвестиций в виде чистой прибыли за

определенный период времени. Период возврата вложенных средств на начальном этапе можно определить приблизительно экономическими расчетами. А с другой стороны, можно уменьшить первоначальные финансовые расходы за счет рациональной комплектации такой системы. Для этого предлагается сразу не устанавливать датчики уровня топлива. Используя нормативы потребления топлива для зимних и летних периодов года, с достаточной точностью можно вычислить фактический расход по реальному пробегу транспортного средства, с учетом норм расхода топлива при простое под погрузкой и разгрузкой. Реальный пробег - пройденный путь автомобиля вычисляет сервер, суммируя расстояния между каждой точкой отправленной GPS трекером на сервер вычислительного центра системы.

Контроль по датчику пробега дает возможность легко проконтролировать время остановок, погрузок и разгрузок, позволит заставить водителей воздержаться от превышения скорости. Что уменьшает всевозможные риски и ответственность за водителя для юридических лиц, а также, уменьшит штрафы.[]

Контроль топлива можно осуществлять тремя способами.

Во-первых, самый простой (не требующий установки дополнительных датчиков) – математический – по заданной норме от пройденного пути автомобилем.

Во-вторых, можно производить замер в on-line режиме уровня топлива в баке (но уже необходимо устанавливать датчик уровня топлива в баке).

В-третьих, производить on-line измерение количества топлива проходящего через топливную систему – фактический расход топлива.

У каждого способа есть свои достоинства и недостатки.

#### 1. Математический расчет по нормам расхода топлива.

Для проведения математического расчета используют нормы расхода топлива [5]. Преимущество данного вида расчета и контроля топлива следующие:

- нет необходимости устанавливать дополнительные датчики;

- хорошо реализуется механизм списания топлива на предприятиях, нет возможности накрутки пробега согласно данным системы мониторинга;

- есть также ряд недостатков в математическом расчете топлива и расчете по нормам. А именно нет возможности проконтролировать реальный расход топлива (тип дорожного покрытия, загруженность транспорта и транспортного потока, стиль езды и ряд других факторов) не возможен контроль заправок и сливов топлива.[28]

## 2. Контроль заправок, сливов и расхода топлива с использованием ДУТ (датчик уровня топлива).

В этом случае применяется емкостной или ультразвуковой датчик уровня топлива. Соответственно получаем большие возможности: контроль заправок и сливов топлива; точное тарирование датчика позволяет достичь погрешности измерения  $\sim 1-2 \%$ ; нет необходимости привязки к типу и размеру бака.

Однако есть и недостатки: необходима модификация бака (сверление отверстия под ДУТ); привязка уровня топлива в баке к температуре топлива; возможна синусоидальная пульсации уровня выходного сигнала емкостного датчика уровня топлива.

Нужно отметить, что заявленная точность измерения уровня топлива вызывает сомнения. При покупке предприятием системы возникают вопросы кто и как будет тарировать такие датчики. Показания датчиков могут зависеть от формы топливного бака и места установки самого датчика. Необходимо учесть, что движение автомобиля происходит не по горизонтальной дороге.

## 3. Использование проточных датчиков для учета расхода топлива.

Устанавливается в топливную систему автомобиля. Возможна установка как одного расходомера, так и двух – на трубопровод обратного слива топлива.

Преимущества следующие: учет реально потребленного объема топлива двигателем автомобиля; высокая точность подсчета (погрешность  $0.5 \%$ ); нет необходимости тарировки, снятия, слива бака.

При этом можно выделить такие недостатки: необходимость вмешательства в топливную систему ТС; система не может контролировать слив и заправку топлива.

Значение погрешности в 0,5 % тоже выглядит неправдоподобным, и требует подтверждения дальнейшими исследованиями.



Рисунок 3.1.1 - График скорости ТС за смену

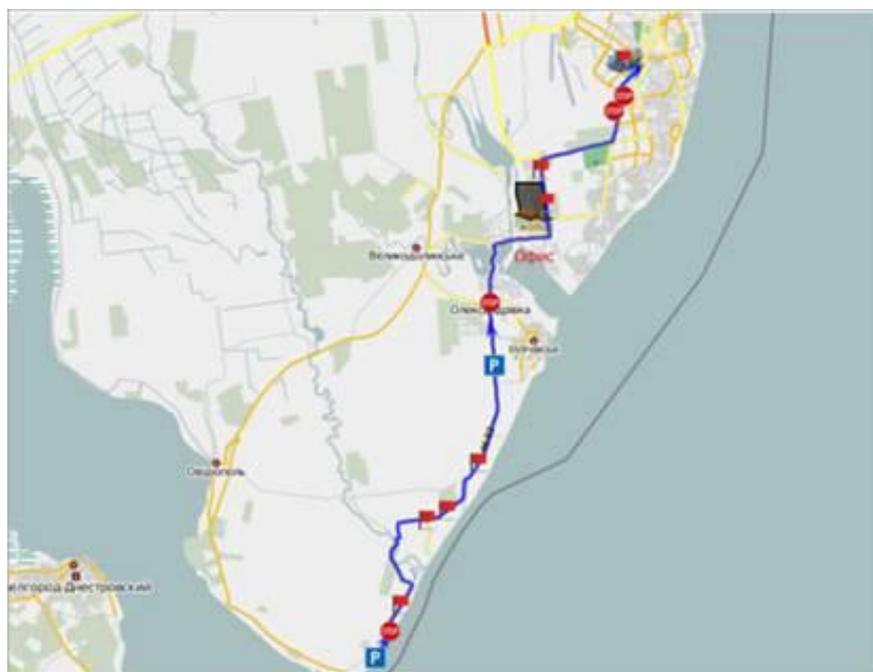


Рисунок 3.1.2 – Схема маршрута

В общем случае система с GPS трекером может обеспечить обширной информацией о работе ТС на маршруте, как в текущий момент времени, так и

за смену, неделю, квартал и т.д. Наиболее показательной и необходимой информацией, кроме реального пробега, являются графики скоростей движения, рис. 1, и контроль положения ТС на маршруте, рис. 2.

Также предлагаю несколько методов более эффективного использования ПС:

1. Сокращение порожнего пробега, с применением рационализации маршрутов, а также выбор типа самого подвижного состава, учитывая грузоподъемность для перевозки груза.
2. Сокращение сверхнормативных затрат времени на простой автомобилей под погрузкой и разгрузкой грузов за счет: расширения фронта погрузочно-разгрузочных работ и применения их комплексной механизации; составления и строгого соблюдения графиков подачи и работы автомобилей; создания подъездных путей и площадок для маневрирования автомобилей, особенно автомобилей с прицепами, тягачей с несколькими прицепами или полуприцепами; предварительной подготовки грузов и т.д.
3. GPS-мониторинг местонахождения, проложение эффективных маршрутов, и контроля, а также попутной работы.
4. Нарращивание бортов для крупногабаритного груза, рациональную укладку груза
5. Увеличение контейнерных грузов.
6. Правильное размещение грузов в кузове, способствующее равномерному распределению весовой нагрузки на ходовую часть транспортного средства и облегчению управления им.
7. Оптимальные режимы движения автомобилей (автопоездов) на соответствующих участках пути с учетом состояния дорожного покрытия, обзорности, интенсивности движения и других факторов при строгом соблюдении Правил дорожного движения, а также знания

водителями основных технических характеристик и правил эксплуатации различных марок подвижного состава автомобильного транспорта при перевозке соответствующих грузов. Перевозка грузов должна осуществляться по рационально построенным маршрутам с учетом кратчайших расстояний, режимов движения на каждом участке пути, с обеспечением загрузки автомобилей в обоих направлениях.

8. Уплотнение режима работы автомобилей за счет организации бригадного метода работы водителей.[24]
9. Увеличение коэффициента использования грузоподъемности.

### **3.2 Совершенствование и развитие рынка транспортных услуг**

Развитие рынка транспортных услуг осуществляется в разных направлениях: законодательном, экономическом, технологическом, экологическом и по другим факторам. В результате анализа необходимо выделить не только тенденции и процессы развития рынка транспортных услуг, но и, по возможности, дать количественную оценку важнейших его показателей. Развитие рынка транспортных услуг можно характеризовать следующими показателями:

- Структура монопольного и конкурентного секторов транспортного рынка;
- Уровень организации законодательной и нормативной деятельности, регламентирующей экономические отношения между субъектами рынка;
- Структура и география рынка транспортных услуг;
- Ёмкость транспортного рынка и динамика объёмов перевозок по сегментам;
- Платёжеспособный спрос на транспортные услуги;
- Степень удовлетворения потребностей клиентов в транспортном обслуживании;
- Уровни тарифов на перевозки, дополнительные работы и услуги;

- Конкурентоспособность транспортных услуг и доли рынка конкурентов;
- Уровень сервиса транспортного обслуживания поездами повышенного качества;
- Полнота и доступность выполнения заказов на транспортные услуги;

Рост транзитных перевозок в транспортных коридорах:

- Объём инвестиций операторских компаний в подвижной состав;
- Объём инвестиций в инфраструктуру транспорта;
- Качество и эффективность транспортного обслуживания грузовладельцев.

В данном разделе описываются задачи транспортной стратегии в рамках цели «Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны», а также цели «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами».

Общим для этих целей является необходимость повышения качества транспортного обслуживания, развития конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг, тарифного регулирования, антимонопольного регулирования, а также соответствующего развития техники и технологий в области транспорта.

Развитие такого рынка требует, прежде всего, формирования новых транспортных услуг, отвечающих требованиям качества. Для этого необходимо определить параметры и стандарты качества транспортных услуг и обеспечить стимулирование выполнения таких стандартов на транспорте. Это потребует от участников рынка создания или адаптации высокоэффективных технологий работы, отвечающих стандартам качества, создания на транспортных предприятиях систем управления качеством. Участие государства в этом процессе потребует отработки

соответствующих необходимых элементов нормативной базы и методов государственного регулирования.

Развитие конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг потребует создания условий превышения уровня предложения высококачественных транспортных услуг над спросом, а также обеспечение публичности и информационной открытости рынка по ценам и качеству услуг. Это обеспечит возможность свободного выбора транспортных услуг потребителями, заставит работать механизм «цена-качество», сделает цену и качество предметом конкуренции. Этот механизм обеспечит постоянное повышение производительности транспортных компаний, что в свою очередь будет способствовать их самокупаемости. Механизм «цена-качество» стимулирует исследование участниками рынка спроса на различные категории услуг и анализ уровня конкурентов, повышение качества предоставляемых транспортных услуг, нахождение оптимального баланса между их ценой и качеством. Все это создаст условия дальнейшего повышения эффективности работы и роста конкурентоспособности национальных транспортных компаний и Узбекской транспортной системы в целом.

Государственная политика формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предусматривает административные и экономические методы. Административные методы должны обеспечить регулирование деятельности естественных монополий, доступа владельцев транспортных средств к профессиональной деятельности, а также экспедиторов, перевозчиков с использованием различных механизмов - лицензирование или декларирование (уведомление об обязательствах участника рынка). Экономические методы формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предусматривают реализацию механизмов налоговой, тарифной и инвестиционной политики. Экономические методы должны

благоприятствовать созданию экспедиторско-перевозочных и транспортных фирм всех видов и уровней в области грузовых и пассажирских перевозок, которые могли бы обеспечить высокоэффективные конкурентоспособные транспортные услуги в области грузовых перевозок и высококачественные транспортные услуги в области пассажирских перевозок в соответствии с социальными транспортными стандартами. В частности, целесообразно рассмотреть механизм стимулирования создания достаточно крупных транспортных компаний, способных инвестировать в освоение высокоэффективных транспортных технологий и современные транспортные средства. Необходимо обеспечить косвенную государственную протекцию повышения конкурентоспособности национальных транспортных компаний. Тарифная политика формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг должна предусматривать сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, участников рынка от демпинговых тарифов и обеспечения общества долгосрочным, полным, эффективным и надежным удовлетворением транспортных потребностей.

Инвестиционная политика формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг направляется на создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры и перевооружение компаний современным подвижным составом, техническими средствами и информационными системами, в том числе, на основе государственно-частного партнерства.

Разработка административных методов регулирования формирования конкурентного [34] рынка конкурентоспособных транспортных услуг, а также механизмов налоговой, тарифной и инвестиционной политики формирования рынка входит в научное обеспечение реализации Транспортной стратегии, а их окончательная отработка с учетом соответствующих изменений в

законодательно-правовой и нормативной базе должна быть выполнена в процессе реализации экспериментальных проектов(раздел 6.3).

Совершенствование рыночных отношений на транспорте предусматривается осуществлять по следующим основным направлениям.

В целом совершенствование тарифного регулирования естественных монополий должно осуществляться по следующим основным направлениям:

- расширение применения в качестве основного метода регулирования предельного уровня цены («price caps»);
- прогнозирование изменения тарифов на услуги естественных монополий на максимально возможный период с разбивкой по годам;
- внедрение в практику регулирования метода «benchmarking» (сравнение с показателями наиболее эффективного хозяйствующего субъекта в данном виде деятельности);
- замена принципа общехозяйственного учета на управленческий учёт;
- совершенствование методов раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности;
- утверждение единых стандартов и процедур раскрытия регулируемыми инфраструктурными организациями субъектов естественных монополий, оказывающими услуги общеэкономического значения, информации о финансово-хозяйственной деятельности;
- формирование системы стандартов качества предоставляемых услуг и системы контроля качества;
- стимулирование применения регулируемыми организациями методов бюджетирования;
- введение для субъектов естественных монополий экономически эффективных и прозрачных процедур закупок;

- широкомасштабное применение в практике регулирования современных информационно-коммуникационных технологий.

Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны.

Задачами транспортной стратегии по реализации цели «Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны» являются:

1. Разработка модели рынка транспортных услуг для потребностей всех секторов экономики (параметры качества транспортных услуг, рамочная структура стандартов качества транспортных услуг для различных категорий грузов и секторов экономики, требования к нормативно-правовой базе рынка транспортных услуг, технологические модели обеспечения качества транспортных услуг).
2. Мотивация структурной модернизации транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг. Создание национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных с мировыми компаниями. Совершенствование процедур допуска к осуществлению грузовых перевозок.
3. Достижение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки «от двери до двери» до уровня лучших мировых достижений. (Снижение за счет этого издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов, а также значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе).
4. Снижение времени обработки партий грузов в терминальной сети, в том числе в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу до уровня мировых достижений.

5. Мотивирование использования инновационных логистических товаро-транспортных технологий, развитие технологий перевозок грузов(в том числе, с использованием логистических парков).
6. Развитие транспортно-экспедиционного обслуживания и системы операторов перевозок.
7. Развитие системы сопутствующих услуг.
8. Расширение использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса.
9. Мотивация развития парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации стратегии.
10. Разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы.
11. Использование современных инфо-телекоммуникационных технологий для обеспечения качества транспортных услуг.

Решение названных задач предусматривается в нескольких основных областях.

Необходимо повысить уровень взаимодействия всех видов транспорта при осуществлении перевозок в мультимодальном сообщении, для чего должны быть созданы органы по координации работы всех видов транспорта и обеспечению их рационального взаимодействия в крупных транспортных узлах, а также принят закон о смешанных(комбинированных) перевозках грузов. Необходимо внедрение целевых мероприятий по созданию сети транспортно-логистических

центров для оказания транспортно экспедиторских услуг. Создание развитой сети продаж грузовых перевозок.

Увеличение удельного веса услуг по комплексному транспортно-логистическому обслуживанию(включая дистрибуцию товаров, а также широкий набор сопутствующих услуг) в суммарном объеме транспортно-логистических услуг в Узбекистане. [44]

*На автомобильном транспорте.*

В области повышения качества транспортного обслуживания предусматривается ускорение товародвижения при перевозках и хранении готовой продукции, для чего необходимы:

- разработка, утверждение и введение в действие новых Правил перевозки грузов автомобильным транспортом;
- разработка и внедрение комплексных проектов организации перевозок грузов на междугородных маршрутах по наиболее грузонапряженным направлениям, с учетом обеспечения времени движения грузовых автотранспортных средств на этих маршрутах.

Развитие рациональных систем перевозок грузов в крупных транспортных узлах для сокращения порожних пробегов, уменьшения времени простоя автомобилей в погрузочно-разгрузочных пунктах, повышения коэффициента использования грузоподъемности автомобилей. в перспективе эти перевозки должны составить до 40% внутриузловых перевозок автомобильным транспортом.

Развитие конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает обеспечение приоритетного развития автомобильного транспорта общего пользования, располагающего современной производственно-технической базой и оптимальной структурой парка автотранспортных средств, с учетом увеличения его доли в выполняемых перевозках.

Повышение доли коммерческих перевозок грузов в общем объеме перевозок автомобильным транспортом в перспективе. В области тарифного регулирования в целях повышения доступности автотранспортных услуг для потребителей грузового автомобильного транспорта необходимо:

- обеспечение недопущения кратковременной реализации автотранспортных услуг ниже себестоимости с целью получения конкурентных преимуществ(демпинга);
- совершенствование механизмов финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В области тарифного регулирования предусматривается дальнейшая дифференциация тарифов для приближения базового тарифа к объективным затратам. В этой части главным является:

- снижение тарифов на перевозки массовых грузов маршрутными технологиями;
- развитие разделов тарифов, определяющих экономику прогрессивных технологий перевозок (интермодальных и мультимодальных);
- решение вопросов региональной(территориальной) дифференциации.

Совершенствование рынка транспортных услуг, обеспечение их доступности, объема и качества связаны с развитием транспортной техники, технологий и информационного обеспечения транспортных услуг. Развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения узбекской транспортной системы должно достигнуть уровня не ниже лучших мировых аналогов. Достижение этого уровня принципиально необходимо для появления отечественных высокоэффективных транспортных компаний, конкурентоспособных с западными аналогами.[47]

Развитие технического обеспечения и технологий транспортной отрасли в интересах достижения общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных целевых ориентиров Транспортной стратегии заключается в создании единой сбалансированной технически совместимой и технологически интегрированной инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев в целях обеспечения необходимого объема и качества транспортных услуг, как в области грузовых, так и пассажирских перевозок.

Основными задачами в этой области являются:

- развитие парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем;
- развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров;
- мотивация развития парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации стратегии;
- расширение использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса;
- создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети;
- создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг;
- разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии

всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы;

- мотивирование использования инновационных логистических товаро-транспортных технологий, развитие технологий перевозок грузов(в том числе, с использованием логистических парков);

- освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры.

Развитие информационного обеспечения узбекской транспортной системы в интересах достижения общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных целевых ориентиров должно выполняться в следующих стратегических направлениях:

- 1) Создание единой информационной среды транспортного комплекса;
- 2) Развитие аналитических информационных систем для поддержки управления развитием и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса.

Единая информационная среда транспортного комплекса является частью инфраструктуры транспортной отрасли и включает 3 уровня:

- 1) Информационная среда верхнего контура управления транспортным комплексом (Минтранса, подведомственных агентств и службы);
- 2) Информационная среда технологической интеграции различных видов транспорта и участников транспортного процесса, развития интеллектуальных транспортных систем;
- 3) Информационная среда транспортных услуг и информационного обслуживания клиентов. Задачи развития единой информационной среды управленческого уровня дать эффективные каналы обратной связи и наполнение информационных баз, поддерживающих принятие управляющих решений и обеспечение государственного регулирования в сфере транспорта.

Задачи развития единой информационной среды технологической интеграции различных видов транспорта и участников транспортного процесса – обеспечить эффективное информационное взаимодействие участников транспортно-логистического процесса, доступ к необходимой нормативно-справочной информации и услугам.[42] Единая информационная среда развития интеллектуальных транспортных систем решает задачи унификации и стандартизации применения и интеграции в составе интеллектуальных транспортных систем различных составляющих элементов идентификации, навигации и позиционирования, телематического мониторинга и видеонаблюдения.

Важным направлением развития инфотелекоммуникационных технологий на транспорте является оснащение транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, включая автомобильные средства, используемые для перевозки груза, специальных и опасных грузов, и другие.

Мероприятия, направленные на создание информационного обеспечения реализации стратегии, должны выполняться с учетом требований:

Одним из важных направлений повышения эффективности внешнеторговых перевозок является развитие системы предварительного представления грузовладельцами и перевозчиками информации в таможенные органы в электронном виде. [40]

- внедрение интеллектуальных систем организации движения транспортных потоков, системы связи и информатизации на автомобильных дорогах, в том числе системы метеорологического обеспечения для информирования участников движения и эксплуатирующих организаций о состоянии проезжей части дорог, а также систем телематического мониторинга и видеонаблюдения;

- внедрение механизмов обратной связи между органами управления автомобильными дорогами и пользователями дорожной сети путем

формирования системы регулярных социологических опросов, применения иных методов выявления общественного мнения.

*На автомобильном транспорте.*

Обновление и модернизация парка пассажирских автотранспортных средств, направленная на улучшение их эксплуатационных показателей, уровня безопасности, условий перевозок и доступности. Обновление и модернизация парка грузовых автомобилей и оптимизация его структуры на основе уточненных механизмов с учетом увеличения доли специализированных автомобилей и доли автомобилей повышенной грузоподъемности.

Развитие терминальных систем перевозок грузов на междугородных и международных маршрутах.

Развитие интермодальных контейнерных и контрейлерных перевозок. Создание сети региональных и межрегиональных транспортно-логистических центров в Узбекистане.

Совершенствование перевозочных технологий на основе оснащения автотранспортных средств навигационными устройствами при использовании спутниковых систем (ГЛОНАСС, GPS), в первую очередь, на междугородных и международных маршрутах способствует повышению эффективности функционирования автотранспортной отрасли за счет улучшения эксплуатационных показателей работы автомобилей.

Оснащение навигационными (бортовыми) системами не менее 15% парка грузовых автомобилей, занятого на междугородных и международных перевозках грузов. Увеличение доли грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами. [49]

Внедрение систем контроля за режимом движения, устанавливаемых на рабочем месте водителя, цифровых тахографов или их электронных

спутниковых аналогов, ограничителей скорости движения транспортных средств, систем контроля бодрствования водителя и других.

### **3.3 Критерии оценки эффективности маркетингового анализа и перспектив развития рынка транспортных услуг**

Маркетинговый анализ дает значительный результат, если для его проведения правильно выбраны факторы и параметры рынка транспортных услуг.

Рынок транспортных услуг насыщен разнообразными их видами. Поэтому для выбора критерия оценки необходимо характеризовать каждую из них.

К основным видам транспортных услуг относятся: перевозка, погрузка, разгрузка, складирование, временное хранение грузов, составление партий товаров по направлениям и адресатам и другие логистические услуги.

В качестве примера приведем критерии оценки услуги «перевозка».

В качестве критериев, т.е. требований, которые клиент предъявляет к качеству этой услуги:

- Перевозка в срок.
- Перевозка в полном объеме
- Перевозка «от двери до двери»
- Перевозка по нужной цене и др.

Таким образом определяя оценку эффективности транспортной услуги «перевозка», должны определить размер (объем) этой услуги, выполненный в соответствии с критерием эффективности, т.е.:

1. Необходимо определить долю(%) услуг, выполненных в соответствии с критерием.
2. Рассчитать коэффициент эффективности выполнения этой услуги:

$$K_{\text{эф.}} = \frac{O_{\text{услуги вып. в соотв. станд.}}}{O_{\text{усл. общ.}}};$$

Где O – объем услуг.

Эффективность маркетинговых исследований будет зависеть от конкретности и точности определения соответствующих факторов, характеризующих транспортные услуги.

### **Выводы по III-ой главе**

Для оценки эффекта маркетингового анализа и перспектив развития рынка транспортных услуг исследовали вопросы по повышению эффективности использования парка подвижного состава.

Эффективность использования служебного транспорта на предприятии зависит от целого ряда факторов. Такими факторами являются, с одной стороны: степень развития производственно-технической базы (ПТБ), которая обеспечивает требуемый уровень технической готовности подвижного состава. Уровень технической готовности подвижного состава существенно оказывает влияние на такие показатели работы автотранспортного предприятия (АТП), как коэффициент технической готовности, расходы на техническое обслуживание (ТО) и текущий ремонт (ТР) автомобилей на единицу пробега. С другой стороны фактические пробеги транспортных средств (ТС) и фактический расход топлива на маршруте. Причем частота ТО и ТР напрямую связана с фактическим пробегом ТС. Поэтому эти факторы, после расхода топлива, будут непосредственно влиять на себестоимость транспортной работы.

Разработаны мероприятия по совершенствованию развития рынка транспортных услуг:

1. Мотивация структурной модернизации транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг. Создание национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных с мировыми компаниями.
2. Развитие системы сопутствующих услуг.
3. Расширение использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса.

4. Мотивация развития парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации стратегии.

5. Использование современных инфо-телекоммуникационных технологий для обеспечения качества транспортных услуг.

6. Разработка модели рынка транспортных услуг для ЗАО «ЦЛА» всех секторов экономики (параметры качества транспортных услуг, рамочная структура стандартов качества транспортных услуг для различных категорий грузов и секторов экономики, требования к нормативно-правовой базе рынка транспортных услуг, технологические модели обеспечения качества транспортных услуг).

Даны специальные рекомендации по эффективности.

- разработка, утверждение и введение в действие новых Правил перевозки грузов автомобильным транспортом;

- разработка и внедрение комплексных проектов организации перевозок грузов на междугородных маршрутах по наиболее грузонапряженным направлениям, с учетом обеспечения времени движения грузовых автотранспортных средств на этих маршрутах не менее 20 часов в сутки.

Развитие рациональных систем перевозок грузов в крупных транспортных узлах для сокращения порожних пробегов, уменьшения времени простоя автомобилей в погрузочно-разгрузочных пунктах, повышения коэффициента использования грузоподъемности автомобилей. В перспективе эти перевозки должны составить до 40% внутриузловых перевозок автомобильным транспортом.

Повышение доли коммерческих перевозок грузов в общем объеме перевозок автомобильным транспортом к 2030 году в 2 раза, или до 60%. В области тарифного регулирования в целях повышения доступности

автотранспортных услуг для потребителей грузового автомобильного транспорта необходимо:

- обеспечение недопущения кратковременной реализации автотранспортных услуг ниже себестоимости с целью получения конкурентных преимуществ(демпинга);
- совершенствование механизмов финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

## **Общие выводы**

Темой дипломного проекта была выбрана проблема изучения рынка грузовых транспортных услуг и их значение для потребителей.

Нынешний этап развития рынка транспортных услуг характеризуется развитием логистических центров, организацией международных перевозок.

Особую роль транспортные услуги играют при организации международных перевозок. Клиент имеет право в любой момент отказаться от предлагаемых транспортных услуг и обратиться к конкурентам. В связи с этим тема дипломного проекта является очень актуальной. В работе собран, проанализирован статистический материал, характеризующий состояние и развитие экономического потенциала ЗАО логистического центра «Ангрен» Республики Узбекистан. Основными параметрами выбраны объем перевозок, грузооборот, структура экспорта и импорта.

Особо отмечено значение и роль состояния и перспектив развития рынка тр. Услуг, конкуренция в нем и основные факторы, влияющие на состояние развития рынка транспортных услуг. Таким образом, в новых условиях хозяйствования для того, чтобы определить надёжную стратегию функционирования транспортных предприятий, обеспечивающих предоставление услуг, необходимо знать сущность рынка, уметь грамотно участвовать в рыночном процессе, уметь оценить эффективность введения нового сегмента деятельности. Этому способствует применение маркетинга и в частности маркетинговых исследований, совершенствовании и обновления парка подвижного состава на транспортном рынке.

В качестве рекомендаций представлен вариант повышения эффективности использования подвижного состава, оценки эффективности маркетингового анализа и перспектив развития рынка транспортных услуг.

Использование при обслуживании приведённых в дипломном проекте транспортных услуг второго уровня позволит автомобильным перевозчикам быть конкурентоспособными и представлять на рынок более качественные транспортные услуги.

Разработанная методика может быть использована частными перевозчиками, фирмами, организациями при наличии финансирования и является достаточно эффективной.

Оценкой критерия и эффективности маркетингового анализа перспектив развития рынка транспортных услуг является следующие выводы 1.2-расширение .3 полностью. 4 из методов повышения эффективности.

1. Сокращение порожнего пробега, с применением рационализации маршрутов, а также выбор типа самого подвижного состава, учитывая грузоподъемность для перевозки груза.
2. расширения фронта погрузочно-разгрузочных работ и применения их комплексной механизации; составления и строгого соблюдения графиков подачи и работы автомобилей; создания подъездных путей и площадок для маневрирования автомобилей, особенно автомобилей с прицепами, тягачей с несколькими прицепами или полуприцепами; предварительной подготовки грузов и т.д.
3. GPS-мониторинг местонахождения, проложение эффективных маршрутов, и контроля, а также попутной работы.
4. Нарращивание бортов для крупногабаритного груза, рациональную укладку груза

## Список использованной литературы

1. Конституция Республики Узбекистан.
2. Каримов И. А. Наша главная задача – дальнейшее развитие страны и повышение благосостояние народа. – Т.: Узбекистан, 2010 г.
3. Каримов И. А. Мировой финансово – экономический кризис, пути и меры по его преодолению в условиях Узбекистана. – Т.: Узбекистан, 2009г.
4. Каримов И. А. Либерализация общества, углубление реформ, повышение духовности и уровня жизни народа - критерий и цель всей нашей деятельности. - Т.: Узбекистан.- Т. 15.-2007г.
5. Каримов И. А. Узбекистан на пороге XXI века. – Т.: Узбекистан, 1997 г.
6. Каримов И. А. Узбекистан на пути углубления экономических отношений. – Т.: Узбекистан, 1995 г.
7. Постановление Президента Республики Узбекистан от 4 апреля 2008 года «О мерах по дальнейшему совершенствованию деятельности проектно – изыскательных организаций»
8. Постановление Президента Республики Узбекистан №337 от 21 июля 1992 года «О мерах государственной поддержки развития науки и инновационной деятельности»
9. Об итогах социально-экономического развития Республики Узбекистан за период 2012 год и приоритетные направления на 2013 год.
10. Абрамешин А.Е., Воронина Т.П., Молчанова О.П., Тихонова Е.А., Шленов Ю.В. Инновационный менеджмент. М.: 2001г.
11. Аверкин В.И., Ахполов И.К. Совершенствование практики разработки и применения тарифов на автомобильном транспорте. - М.: ЦБНТИ Минавтотранс, 1987. - 43 с.
12. Азоев Г.Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика. - М.: Е & М, 1996.-208 с.

13. Аксенова З.И. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий. - М.: Высшая школа, 1980. - 288 с.
14. Александров Л.А., Козлов Р.К. Организация управления на автомобильном транспорте. М.: Транспорт, 1985. - 264 с.
15. Анисимова А.П., Юфин В.К. Экономика, организация и планирование автомобильного транспорта: Учеб. пособие. - М.: Транспорт, 1986. - 248 с.
16. Аньшин В.М. Инновационная стратегия фирмы – М., 1995.
17. Архипов С. В. Организация автомобильных перевозок, дорожные условия и безопасность движения: Учеб. пособие / КрПИ, Красноярск, 1992г.- 283 с.
18. Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент. – СПб.: Питер, 2000.
19. Богданов А. И. Стратегическое управление научно-техническим прогрессом на предприятии. - М.: 1991г.
20. Быковский В.В., Минько Л.В., Коробова О.В., Быковская Е.В., Золотарева Г.М. Организация и финансирование инноваций. М.: - 2001г.
21. Виноградова В.М., Соколов А.А., Бухтеевой И.В., Редина В.Н. Организация производства технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей
22. Винокуров В.А. Организация стратегического управления на предприятии. - М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. - 148 с.
23. Гаджинский А.М. Основы логистики: Учеб. пособие. - М.:ИВЦ "Маркетинг", 1996. - 122 с.
24. Глухов А. Оценка конкурентоспособности товара и способы ее обеспечения// Маркетинг. – 1999г.
25. Гулямов С.С. «Маркетинг асослари» 2002г.
26. Джексон Грейсон младший, Карла О'Делл. "Американский менеджмент на пороге XXI века" М., Экономика 1993.
27. Завлин П.Н. и др. Инновационная деятельность в условиях рынка. – СПб., КЦЦ, Наука; 1994.

28. Завлин П. Н., Васильев А. В. Оценка эффективности инноваций. СПб.: БИЗНЕС-ПРЕССА, 1998.
29. Икрамов И.З., Камильжанов Б., Саматов Г.А. Инновационный менеджмент. Т., Укитувчи, 2004г.
30. Ильенкова С.Д. Инновационный менеджмент: Учебник для вузов – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997
31. Ирисбекова М.Н. Маркетинг назарияси маърузалар матни Т. ТАЙИ 1998 йил 56 б.
32. Ирисбекова М.Н. Маркетинг тадқиқотлар назарияси маърузалар матни Т. ТАЙИ 2000 йил 78 б.
33. Кадыров Т.У. Экономические механизмы эффективного инвестирования системы автомобильного транспорта. Автореферат диссертации. – Т.: 2007г.
34. Қарриева Ё.К. Ҳалқаро маркетинг. Ўқув қўлланма. –Т.: «Фан», 2005. – 156 б.
35. Кисуленко Б.В., Венгерова И.А., Дементьева. Краткий автомобильный справочник: Легковые автомобили. - М.: Центр экономики и маркетинга, 1996.
36. Колесника П.А., Шейнина В.А. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей. М.:ИВЦ "Маркетинг", 1996.
37. Крамаренко Г.В. Техническая эксплуатация автомобилей/ М.: Транспорт, 1985.
38. Крылов Э. И., Власова В. М., Оводенко А. А. Анализ эффективности инвестиций и инноваций. М.: - 1999г.
39. Кузнецов Е.С. Управление технической эксплуатацией автомобилей - М.: Центр экономики и маркетинга, 1996.
40. Кузык Б.Н., Яковец Ю.В. - 2050: Стратегия инновационного прорыва. М. Экономика, 2005.
41. Кулибанова В.В. Маркетинг сервисных услуг. М.: 2006г.
42. Кэмбелл Р. Макконнелл, Стенли Л. Брю. Экономикс. М.: ИНФРА-

М, 2002г.,

43. Моисеева Н.К., Анискин Ю.П. Современное предприятие: конкурентоспособность, маркетинг, обновление. — М.: Внешторгиздат, 1993. - Т.1 256 с , Т.2 304 с.

44. Моисеев, Н.Н. Элементы теории оптимальных систем / Н.Н. Моисеев. – М. : Наука, 1975. – 526 с.

45. Новиков Д.А., Иващенко А.А. Модели и методы организационного управления инновационным развитием фирмы. М.: - 2004г.

46. Очковская М. С. Инновации как качественный фактор экономического роста. Автореферат диссертации. М.: -2006 г.

47. Огвоздин, В.Ю. Управление качеством: Основы теории и практики : учеб.пособие / В.Ю. Огвоздин. – 5 изд., перераб. и доп. – М. : «Дело и Сервис», 2007. – 288 с.

48. Пеньшин, Н.В. «Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях пост-кризисной модернизации экономики», России / Н.В. Пеньшин. – Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2010. – 156 с.

49. Равшанов М.Н., Набиева Н.М. «Эффективность осуществления государственного-частного партнерства в дорожно-транспортном комплексе Узбекистана»

ТАЙИ хабарномаси журнали, 2012 йил, 1-2 сон, 167-175 бб.

50. Саматов Г.А. и другие Корпоративный менеджмент.Т. Консаудит Информ-Нашр 2006.231с.

51. Саматов Г.А. и другие. Инвестирование и проектный анализ.Т.ТГАУ. 2006.228с.

52. Салимов С.А. Основы маркетинга на автомобильном транспорте Узбекистана. Учебное пособие для бакалавров и магистров по специальности «Маркетинг». –Т.:ТАЙИ, 2006. – 170 с.

53. Интернет ресурсы: yandex.ru, stat.uz, bestref.ru, rbc.uz, google.ru,

54. Интернет ресурс: [www.wikipedia.org/конкуренция](http://www.wikipedia.org/конкуренция).