

СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

В статье представлены специфические проблемы производства транспортных услуг. Эти проблемы отражают уникальный характер транспортных услуг относительно всей сферы услуг. Данный характер следует учитывать при проведении исследований транспортных отраслей экономики.

Проведение в области транспорта различных исследований в отличие от традиционного освещения отличий услуг от товаров требует более подробного рассмотрения специфических особенностей транспортных услуг. Транспортные услуги как некая совокупность рассматривалась во всех обозначенных выше аспектах как часть более общей совокупности — всей сферы услуг, поскольку содержание этих аспектов в равной степени справедливо для обеих совокупностей. Однако общие для всех видов услуг особенности не могут полностью раскрыть специфику транспорта как одной из главных отраслей экономики. Ведь транспортные услуги (как и другие виды услуг) обладают и уникальным характером, который необходимо учитывать при реализации их на соответствующих рынках. Вместе с тем, общих черт у транспортных услуг и всей сферы услуг несравнимо больше. Данное обстоятельство подтверждает необходимость иного формулирования следующих проблем производства транспортных услуг:

1) *необходимость создания резервов пропускной и провозной способности.* Эта особенность производства услуг транспортных отраслей вызвано такой свойственной всей сервисной экономике чертой как *невещественный характер продукта*. Предметом труда в процессе производства продукта (перевозка грузов и пассажиров) выступает само перемещение груза или пассажиров в пространстве. Таким образом, не грузы или пассажиры, а передача (перемещение) грузов от отправителя до получателя или перемещение пассажиров из одного пункта в другой является продукцией транспорта, полезным эффектом его деятельности. Продукция транспорта (транспортные услуги) — перевозка грузов и пассажиров — неотделима от процесса транспортного производства. Нельзя создать ее запасы. Поэтому проблема резервов на транспорте состоит в создании не запасов продукции, а резервов пропускной и провозной способности транспортной сети и подвижного состава. Известно, что резервы транспорта считаются самыми целесообразными видами резервов, так как отсутствие возможностей перемещения грузов и пассажиров является серьезным тормозом в развитии экономики. Маневрирование резервами по районам транспортной сети затруднительно и экономически неэффективно, а часто невозможно, поэтому оптимальные резервы пропускной и провозной способности должны создаваться повсеместно, в первую очередь на направлениях с быстрорастущими перевозками;

2) *отсутствие сырья при производстве перевозочных услуг.* Другая особенность перевозочного процесса заключается в том, что продукция транспорта (транспортные услуги) не содержат сырья. Доля заработной платы в ее себестоимости вдвое выше, чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо и электроэнергию составляют почти половину всех эксплуатационных расходов транспорта. Поэтому важнейшее значение для снижения себестоимости перевозок имеют повышение производительности труда персонала транспортных предприятий, улучшение использования транспортных объектов и средств, особенно подвижного состава, сокращение расхода топлива и электроэнергии на единицу транспортной продукции;

3) *одновременное протекание процесса производства и процесса потребления транспортных услуг.* Третья особенность услуг транспортных отраслей связана с первой и характеризуется неотделимостью процесса производства перевозочных услуг от процессов их потребления. Наиболее ярко эта особенность проявляется при пассажирских перевозках, где сама транспортировка (процесс производства) происходит с участием пассажиров и без них невозможна, т.е. совпадает с процессом потребления. В связи с этим конечная продукция отрасли с трудом поддается стандартизации и фиксации качества, не может храниться на складе, изыматься из сферы производства и поступать в сферу обращения для последующей передачи в сферу потребления. Т.е. продукция транспортных отраслей, как и продукция других отраслей сервисной экономики, обладает свойствами гетерогенности, несохраняемости и непревращаемости в собственность;

4) *укороченный кругооборот средств, выделяемых на развитие транспорта.* Четвертая особенность определяется отличием кругооборота средств выделяемых на развитие транспорта, от кругооборота средств, направляемых на развитие промышленных и сельскохозяйственных предприятий. На рынке реализуется не товар в виде новой вещи, а транспортные услуги как производственный процесс транспортных предприятий. Следовательно, требования к эффективности и качеству работы транспортной системы относятся не только к оказанным транспортным услугам как конечному результату транспортной деятельности, но и непосредственно к производственному процессу транспортных предприятий. Особое значение имеют ускорение и бесперебойность транспортного процесса, сокращение сроков доставки и повышение сохранности грузов, безотказность в работе всех звеньев транспортного конвейера, повышение качества работы каждого работника, каждого подразделения, каждого предприятия, каждого вида транспорта и транспортной системы в целом;

5) *максимальное приближение транспортных средств и объектов к потребителям.* Пятая особенность вытекает из третьей и характеризуется требованиями максимального приближения транспортных средств к потребителям, повышения количества станций, вокзалов, аэропортов, морских и речных портов и др.;

6) *объективная сравнительная неэффективность использования производственных ресурсов транспортных предприятий.* Эта особенность также исходит из неотделимости процессов производства и потребления и связана с существенным влиянием неравномерности во времени поступающей нагрузки на организацию перевозочных процессов в транспортных отраслях. В условиях неравномерности нагрузки предприятия для обеспечения требуемого потребителями количества и качества транспортных услуг должны создавать значительные резервы производственного потенциала и рабочей силы, которые в периоды спада нагрузки используются недостаточно интенсивно. Кроме того, в этих отраслях должны создаваться производственные резервы для перспективного развития по мере роста общего спроса на транспортные услуги. А это может привести к объективному ухудшению ряда экономических показателей деятельности транспортных организаций, снижению производительности, фондоотдачи, росту себестоимости и снижению конкурентоспособности;

7) *необходимость сохранения потребительных свойств перевозимых грузов.* Седьмая особенность транспортных услуг состоит в том, что в отличие от промышленности, где составные части будущего товара подвергается вещественному изменению (физическому, химическому и т.п.), в перевозочном процессе груз должен подвергаться только пространственному перемещению. Всякое изменение свойств перевозимого

груза, кроме пространственного перемещения, означает потерю его потребительной стоимости и наносит ущерб потребителям. В связи с этим особое значение имеет обеспечение полной сохранности груза, т.е. неизменность в процессе перевозки всех его количественных и качественных параметров, характеризующих потребительные свойства груза;

8) *адекватность состояния транспортных средств и объектов в пунктах отправления и прибытия и на всем пути следования.* Восьмая особенность транспортных услуг заключается в том, что процесс транспортировки часто является двусторонним, т.е. происходит между отправителем и получателем грузов. Поскольку потребность в перевозке грузов может возникнуть между потребителями транспортных услуг, находящимся в любых географических пунктах. Это требует создания современных и надежных транспортных средств и объектов, как в пунктах отправления, так и в пунктах получения, а также устойчивой и разветвленной транспортной сети, соединяющей все эти пункты между собой;

9) *необходимость соблюдения единых отраслевых правил эксплуатации транспортных средств и объектов.* Девятая особенность, как и восьмая, исходит из двухстороннего процесса перевозок. При этом каждое транспортное предприятие, участвуя в перевозочном процессе, не всегда является единственным производителем транспортных услуг. Например, в магистральных перевозках участвует, как правило, несколько различных транспортных предприятий, каждое из которых может выполнять определенные функции на основных этапах перевозочного процесса: исходном, транзитном (промежуточном) и конечном. Эта и предыдущая особенности транспортной сферы вызывают необходимость проведения в ее рамках единой технической политики и соблюдения единых отраслевых правил эксплуатации, т.е. централизованного соответствующего государственного регулирования;

10) *трудности взаиморасчетов транспортных предприятий монопольного сектора.* Десятая особенность отражает участие в едином процессе производства конечного потребительского продукта нескольких транспортных предприятий в монопольном секторе, которое приводит к необходимости перераспределения доходов от предоставления платных услуг. Т.е. введения системы взаиморасчетов между такого рода предприятиями за взаимно оказываемые услуги;

11) *социальная необходимость деятельности некоторых видов транспорта.* Одиннадцатая особенность заключается в том, что деятельность отдельных видов транспорта носит не только коммерческий характер. Это касается, прежде всего, деятельности внутригородского (муниципального) транспорта, имеющей большое социальное значение. Предприятия муниципального транспорта часто являются убыточными, но их деятельность крайне необходимо для общества. Такие предприятия по форме собственности и организационно-правовой форме, как правило, отличаются не только от промышленных предприятий, но и от других транспортных организаций;

12) *зависимость размещения предприятий-перевозчиков от административно-территориального деления страны.* Двенадцатая особенность транспортных услуг наследуется от предыдущей, поскольку их социальное значение определяет необходимость увязки размещения крупных перевозочных организаций с административно-территориальным делением страны.

Перечень специфических проблем производства транспортных услуг можно также дополнить известными специфическими особенностями транспортного (перевозочного) процесса, однако данный вопрос перспективен и для дальнейших исследований.