

ОТРАСЛЕВАЯ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА: ПРОБЛЕМЫ И МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ

DOI: 10.24143/2073-5537-2021-1-57-65
УДК 656.078.1

ХАРАКТЕРИСТИКА ВЛИЯНИЯ ФАКТОРОВ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ НА УСТОЙЧИВОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ РАЗНОГО ТИПА

Е. В. Табачникова

*Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова,
Санкт-Петербург, Российская Федерация*

Объем перевозок автомобильным транспортом находится в прямой зависимости от состояния экономики. В результате взаимодействия экономических, рыночных, нормативно-правовых, технологических и других факторов на рынке грузовых автомобильных перевозок за три десятилетия сложилась конкурентная среда, по своим параметрам близкая к условиям чистой конкуренции. Современная ситуация обуславливает тенденцию к укрупнению рынка и повышению актуальности вопроса сохранения устойчивости автотранспортных компаний. Устойчивость как условие выживания предприятия рассматривается через совокупность трех свойств: адаптивности, стационарности и равновесия. На рынке грузовых автоперевозок можно выделить несколько типов предприятий-перевозчиков, образующих соответствующие кластеры. В качестве классификационных признаков выбраны способ образования, этап жизненного цикла, масштаб деятельности, степень диверсификации деятельности предприятия. Сделано предположение о том, что предпосылки к сохранению устойчивости у предприятий, относящихся к разным кластерам, существенно различаются. Сформирован перечень актуальных стратегических факторов внешней среды и приведена характеристика их влияния на устойчивость грузового автотранспортного предприятия. Наибольшую угрозу представляют собой факторы рыночного, экономического и нормативно-правового характера. Крупные, диверсифицированные компании обладают большим потенциалом устойчивости, что подтверждается статистическими данными по отрасли. Преимуществом в обеспечении устойчивости также является и наличие иностранных прямых инвестиций в структуре капитала транспортной компании. Предприятиям малого бизнеса, образующим один из основных кластеров рынка, необходимо сформировать новые модели сохранения устойчивости с учетом изменения условий функционирования.

Ключевые слова: устойчивость, типы грузовых автотранспортных предприятий, стратегические факторы внешней среды, диверсификация, масштаб деятельности предприятия, этап жизненного цикла предприятия.

Для цитирования: Табачникова Е. В. Характеристика влияния факторов внешней среды на устойчивость автотранспортных предприятий разного типа // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2021. № 1. С. 57–65. DOI: 10.24143/2073-5537-2021-1-57-65.

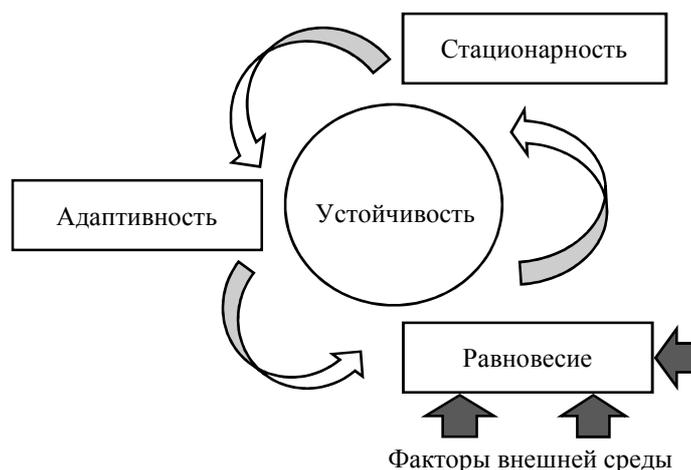
Введение

Одной из основных задач, решаемых предприятиями автотранспорта, является обеспечение бесперебойной работы цепочек поставок товаров. Отрасль автомобильных грузовых перевозок в высокой степени подвержена влиянию кризисных ситуаций. Так, снижение ВВП на 1 % приводит к падению рынка перевозок на 3 %. В зависимости от длительности кризиса и с учетом резкого падения объема межконтинентальных контейнерных перевозок эксперты МСАТ (Международного союза автомобильного транспорта) считают, что снижение деловой активности мировой автотранспортной отрасли в 2020 г. составило около 20 % [1].

Вопрос обеспечения устойчивого функционирования является актуальным для предприятий, осуществляющих грузовые автомобильные перевозки, с начала экономических реформ 90-х гг. Финансовые кризисы, падение платежеспособного спроса, высокий уровень инфляции, усиление экономического давления на грузовой автомобильный транспорт и другие факторы требуют от предприятия соответствующей адаптации. Кроме того, рынок грузовых автоперевозок, несмотря на существующую тенденцию к консолидации, остается конкурентным, и значительная доля перевозчиков относится к субъектам малого предпринимательства. Согласно статистическим данным раздела Общественного классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД) «Транспортировка и хранение», в 2018 г. доля малых предприятий составила 66 %, средних предприятий – 1 %, крупных предприятий – 33 %. В разделе «Деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта» отмечается примерно такое же распределение предприятий по группам в зависимости от масштаба деятельности [2].

Материалы исследования

Вопросы устойчивости хозяйствующих субъектов на отраслевых рынках достаточно широко освещены в научной литературе, например в работах [3–6]. Устойчивость предприятия как социально-экономической системы предлагается рассматривать через совокупность трех свойств: равновесия, адаптивности и стационарности (рис.).



Свойства устойчивости социально-экономической системы

В общем случае под устойчивостью понимают способность системы возвращаться в состояние равновесия после того, как она была из этого состояния выведена под влиянием внешних или внутренних факторов.

Равновесие, или сбалансированность, рассматривается как способность системы в отсутствии внешних возмущающих воздействий (или при постоянных воздействиях) сохранять свое состояние сколь угодно долго.

Различают два вида равновесия, характерных для социально-экономических систем:

- низкоуровневое равновесие – состояние, при котором большая часть ресурсов идет на обеспечение минимальных потребностей системы, при этом не выделяются средства на ее развитие;
- высокоуровневое равновесие – состояние системы, при котором часть ресурсов расходуется на обеспечение текущих потребностей, а часть идет на развитие системы [7].

Очевидно, что по отношению к предприятию целевым состоянием устойчивости будет являться высокоуровневое равновесие, означающее не только воспроизводство, но и развитие производственного потенциала.

Еще одно свойство устойчивой системы – адаптивность. Адаптивность трактуется как тип динамического равновесия, характерный для сложных саморегулирующихся систем и поддерживающий существенно важные для сохранения системы параметры в допустимых пределах [8].

Кроме того, адаптивность – это свойство системы, обусловленное совокупностью управленческих реакций и обеспечивающее неизменность соотношения параметров системы и факторов внешней среды.

Следует отметить, что в соответствии с теорией катастроф принято различать пределы адаптивности систем: «Если изменения параметров системы превышают возможности ее адаптивного развития, происходит потеря устойчивости. В том случае, когда после потери устойчивости устанавливается колебательный периодический режим, говорят о мягкой потере устойчивости, если же система переходит на другой режим движения скачком – о жесткой потере устойчивости» [9, с. 5].

Стационарность как свойство устойчивости характеризует сохранение принятого режима функционирования системы. Степень стационарности определяется тем, насколько характеристики функционирования системы остаются в пределах заданных границ колебания на протяжении длительного времени. Стационарность во многом обуславливает функциональную устойчивость предприятия как социально-экономической системы [10]. Режим функционирования, противоположный стационарному, является трансформационным. При таком режиме возникают новые связи и устанавливаются новые отношения, что определяет характер развития системы. Поскольку устойчивость системы предполагает осуществление в ней прогрессивных изменений, следует сделать вывод – в рамках адаптации происходит переход системы из стационарного в трансформационный режим функционирования и обратно.

Классификация грузовых автотранспортных компаний

На современном российском рынке автотранспортных услуг функционируют предприятия разных типов. Вследствие экономических и политических преобразований 90-х гг. XX в. значительная доля грузовых автотранспортных компаний – приватизированные бывшие государственные предприятия, изначально располагающие крупными активами производственного и непромышленного назначения. Со временем структура активов приватизированных предприятий была оптимизирована. В результате адаптации к условиям функционирования многие из таких компаний прошли реструктуризацию с целью дробления бизнеса и оптимизации налоговой нагрузки. Кроме того, следует отметить распространенность стратегии диверсификации деятельности среди предприятий данного типа, проводимой с целью повышения устойчивости, прежде всего, к воздействиям факторов рыночного и экономического характера.

Еще один кластер грузовых автотранспортных компаний – это вновь созданные предприятия. Следует предположить, что создание таких предприятий пришлось преимущественно на период с 2000 по 2010 г. Такого рода предприятия могут относиться как к крупному бизнесу (группа компаний (ГК) «Монополия»: автопарк – 1 400 автомобилей; ООО «Деловые линии»: автопарк около 4 000 автомобилей), так и к малому, имеющему доступ к определенным налоговым преференциям (прежде всего – специальным налоговым режимам). Крупные предприятия данной категории, как правило, диверсифицировали свою деятельность, они обладают достаточными для внедрения современных технологий в свою деятельность инновационным, кадровым и финансовым видами потенциала. Так, например, ГК «Монополия» создала и развивает собственную электронную площадку, позволяющую управлять FTL-грузами, а также осуществлять бескарточную заправку автомобилей.

Вновь созданные малые предприятия, а также перевозчики, осуществляющие деятельность в формате индивидуального предпринимательства, – крупные по числу участников кластеры перевозчиков. Существовавший на протяжении двух десятков лет налоговый режим – единый налог на вмененный доход, а также ряд других преференций фискального и административного характера стимулировали выход на рынок предприятий, относящихся к субъектам малого предпринимательства. Согласно данным официальной статистики (раздел ОКВЭД «Транспортировка и хранение»), число предприятий среднего бизнеса составляет не более 0,4 % от числа малых предприятий (среди которых 92 % – это микропредприятия, т. е. предприятия с численностью работников до 15 чел.) [2]. Следует отметить, что предприятия малого бизнеса, как правило, способны быстрее реагировать на изменяющиеся требования клиентов по сравнению с крупными компаниями.

Классификация грузовых автотранспортных предприятий, основанная на выделении ряда параметров, влияющих на их устойчивость, приведена в табл. 1.

Классификация грузовых автотранспортных компаний

Признак классификации	Типы предприятий			
	Приватизированные (бывшие государственные)	Вновь созданные		
Способ создания			– Как дочернее предприятие; – как самостоятельное предприятие	Созданные с привлечением иностранного капитала
Степень диверсификации деятельности	Недиверсифицированная деятельность (специализация)	Диверсифицированная деятельность		
		Связанная диверсификация	Несвязанная диверсификация (конгломерат)	
Этап жизненного цикла (ЖЦ) предприятия	Становление	Молодость	Зрелость	
Численность персонала	Микропредприятия	Малые предприятия	Средние предприятия	Крупные предприятия

Хозяйствующие субъекты, имеющие организационно-правовую форму «Индивидуальный предприниматель», не рассматриваются в рамках исследования, т. к. эта форма предпринимательства не дает статус юридического лица и характеризуется особенностями организационно-правового механизма. В рамках предлагаемой классификации не рассматриваются и предприятия ведомственного транспорта. Вопросы обеспечения устойчивости являются также актуальными для таких перевозчиков, но имеют определенную специфику.

В основу классификации по такому признаку, как этап ЖЦ организации, была положена одна из первых моделей ЖЦ коммерческих организаций, авторами которой являются Г. Липпит и У. Шмидт [11]. Данная модель представляется довольно универсальной и не имеет выраженной отраслевой специфики. Согласно рассматриваемой модели ЖЦ коммерческой организации включает три стадии развития:

- рождение;
- молодость;
- зрелость.

Каждая из стадий характеризуется определенным перечнем актуальных задач. Так, для стадии «рождение» основными задачами организации являются создание операционной системы и достижение жизнеспособности. На стадии «молодость» организация работает над формированием репутации и обеспечением стабильности функционирования. Для стадии «зрелость» актуальными становятся достижение уникальности и адаптивности, а также расширение сферы деятельности [11]. Учитывая особенности развития и становления национального рынка транспортных услуг России, следует отметить, что задача адаптации к изменениям факторов внешней среды является актуальной для предприятий, находящихся на любой из трех стадий развития.

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики [2], среди предприятий в разделе ОКВЭД «Транспортировка и хранение» (без субъектов малого предпринимательства, государственных и муниципальных предприятий) наибольшую по численности группу составляют компании «возрастом» от 14 до 18 лет (24 %), следующая по численности группа (17 %) – 19–28 лет, и 9 % составляют предприятия «возрастом» 59 лет и более. Поскольку в выборку вошли средние и крупные предприятия, то следует предположить, что значительная доля «старожилов» была создана на основе приватизации бывших государственных автотранспортных предприятий. Суммарная доля «возрастных» (старше 14 лет) предприятий, которые по этапу ЖЦ можно отнести к молодым и зрелым, среди крупных и средних предприятий составляет около 50 %, в основном это крупные предприятия, т. к. доля средних предприятий в целом по виду деятельности «Транспортировка и хранение» в 2018 г. составила всего около 1 %, крупных предприятий – 33 %, а малых предприятий – 66 % [2]. В отношении устойчивости крупных компаний можно привести слова генерального директора консалтинговой компании А. Безбородова: «Большие игроки растут быстрее – это закон логистики. Они особенно устойчивы в кризис, потому что клиенты стремятся работать не с дешевыми, а с надежными перевозчиками» [12].

Если обратиться к данным, характеризующим демографию организаций по рассматриваемому виду деятельности («Транспортировка и хранение»), то наиболее критичными для предприятий отрасли являются преимущественно первые 3 года существования, составляющие такие этапы ЖЦ, как «рождение» и «молодость» [2].

Факторы внешней среды и их влияние на предприятия разного типа

Особый интерес в рамках рассматриваемой темы представляют факторы, оказывающие наиболее сильное влияние на устойчивость и поэтому имеющие стратегическое значение для предприятий грузового автотранспорта. Сила и последствия такого воздействия будут зависеть, с одной стороны, от прогнозируемости фактора, продолжительности периода и масштабности его влияния, возможности страхования соответствующего риска, а с другой стороны, от адаптационных возможностей хозяйствующего субъекта. Перечень факторов, являющихся внешними по отношению к грузовому автотранспортному предприятию и влияющих на его устойчивость, представлен в табл. 2.

Таблица 2

Внешние факторы устойчивости грузового автотранспортного предприятия

Группа факторов	Факторы
Рыночные	Параметры спроса и предложения, конъюнктура рынка, концентрация рынка, уровень конкуренции (в том числе между видами транспорта) и др.
Экономические	Динамика ВВП, уровень инфляции, динамика платежеспособного спроса, доступность заемных средств, уровень налоговой нагрузки на предприятия отрасли и др.
Технологические	Автоматизация процессов, использование электронных платформ, облачных технологий, применение электродвигателей в автомобилестроении, новые эксплуатационные материалы и др.
Экологические	Требования и нормативы, ограничивающие вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду
Социальные	Уровень социальной напряженности в обществе, демографическая ситуация, параметры предложения на отраслевом рынке труда
Нормативно-правовые (административные)	Регулирование отраслевого рынка, система государственной поддержки предприятий малого и среднего бизнеса, налогообложение и др.
Внешнеполитические	Соглашения в сфере осуществления международных автоперевозок, ограничения на въезд зарубежных перевозчиков на территорию страны и др.

Отмена с 2021 г. специального налогового режима ЕНВД (единого налога на вмененный доход), уберизация грузовых перевозок, план по введению в действие единого реестра перевозчиков – эти события нормативно-правового и технологического характера не только будут способствовать усилению прозрачности рынка автомобильных перевозок, но и приведут к повышению концентрации предложения или к укрупнению рынка. С рынка будут вынуждены уйти так называемые «серые» компании, а также многочисленные перевозчики, осуществляющие свою деятельность в формате индивидуального предпринимателя или предприятия малого бизнеса.

Перечислим основные требования к транспортным компаниям для прохождения регистрации в едином реестре согласно разработанному проекту:

– финансовая состоятельность (определяется по стоимости имущества, находящегося в собственности: не менее 0,5 млн руб. в случае, если автомобиль для грузоперевозок один; не менее 0,2 млн руб. на каждый автомобиль, если их два или более);

– профессиональная надежность, предполагающая отсутствие у руководства компании либо у индивидуального предпринимателя непогашенных уголовных судимостей в экономической, экологической сферах, сфере безопасности движения, эксплуатации транспорта, трудового законодательства;

– профессиональная компетентность, означающая наличие хотя бы одного сотрудника в штате, который прошел обучение по программе допуска к работе и имеет соответствующее свидетельство.

В качестве дополнительных условий попадания перевозчика в реестр предусмотрено:

– наличие заключенного договора о страховой ответственности за порчу грузов;

– отсутствие любых задолженностей по штрафам и налогам.

По оценкам ряда экспертов, наиболее устойчивыми к нововведениям окажутся крупные перевозчики, чей автопарк насчитывает не менее нескольких десятков автомобилей [13].

Относительно влияния факторов экономического, социального, внешнеполитического характера следует отметить, что и в этой ситуации крупные предприятия будут обладать большей устойчивостью по сравнению с предприятиями малого бизнеса. Так, например, заемный капитал, необходимый для обновления парка подвижного состава и внедрения инновационных решений, является более доступным для представителей крупного бизнеса. Предоставление при-

влекательного компенсационного пакета для формирования и развития трудового потенциала – преимущество тоже, в основном, крупных предприятий.

Таким образом, можно сделать предположение о том, что средние и крупные предприятия являются более устойчивыми по отношению к негативному воздействию значительной доли факторов внешней среды. Исключение может составлять влияние такого фактора рыночного характера, как изменение параметров спроса. В данном случае малые предприятия, как правило, являются более гибкими по сравнению с крупными и способны оперативнее и точнее среагировать на изменяющиеся требования клиентов, демонстрируя таким образом необходимый уровень сервиса.

Сила и характер влияния внешних факторов каждой из рассматриваемых групп не постоянны во времени и пространстве. Однако представляется целесообразным выделить некоторые общие тенденции, характерные для грузовых автотранспортных предприятий, относящихся к разным типам.

Как отмечалось ранее, рынок грузовых перевозок автомобильным транспортом остается конкурентным, вследствие чего пока еще широко представлены услуги предприятий малого и среднего бизнеса. Однако половина российского рынка, согласно оценкам эксперта [14], поделена крупными компаниями «Деловые линии», DPD, Deutsche Post DHL, Shenker AG. При этом достаточно высокой остается доля «серого» рынка, объем которого оценивается в 30 %. Внедрение реестра перевозчиков, направленное на повышение прозрачности рынка, потребует от легально работающих предприятий малого бизнеса усиления финансового и социального потенциала.

Если рассматривать устойчивость диверсифицированных и недиверсифицированных транспортных компаний, то предприятия первой группы, как правило, обладают преимуществами, особенно по отношению к рискам хозяйствования, связанным с рыночными, экономическими, технологическими факторами. Так, при ухудшении конъюнктуры основного рынка компания имеет возможность поддерживать свое функционирование и обеспечивать устойчивость за счет доходов с других, более благоприятных рынков.

Для предприятий, созданных с привлечением иностранного капитала, более доступным является долгосрочный заемный капитал, а следовательно, такие предприятия более устойчивы к влиянию ряда экономических, технологических, нормативно-правовых факторов (уровень инфляции, внедрение новых технологических решений в отрасли, ужесточение экологических требований к деятельности автотранспортных предприятий и др.). Кроме того, компании с привлечением иностранного капитала нередко создаются с целью обслуживания конкретных грузопотоков зарубежного производственного предприятия, в силу чего и влияние рыночных факторов оказывается для такого рода компаний менее болезненным по сравнению с небольшими российскими компаниями, спрос на услуги которых во многом определяется конъюнктурой рынка и состоянием экономики.

Для компаний, созданных на базе приватизированных бывших государственных предприятий, характерно наличие в активе значительной доли внеоборотных активов. Для такого рода предприятий при условии хорошего финансового состояния доступны более привлекательные условия на рынке заемного капитала, высокопрофессиональный кадровый состав (при условии эффективной кадровой политики) и еще ряд преимуществ по сравнению с вновь созданными автотранспортными компаниями, относящимися к малому бизнесу.

Следует предположить, что среди стратегических факторов внешней среды, влияющих на устойчивость грузовых автотранспортных компаний, особой актуальностью характеризуются нормативно-правовые и экономические. Последствия воздействия таких факторов преимущественно не поддаются страхованию, а полностью зависят от действующей на предприятии системы адаптации. Факторы технологического и экологического характера также следует причислить к указанной группе, но их воздействие носит в основном отложенный или пролонгированный характер, что с точки зрения адаптации является более благоприятным для хозяйствующих субъектов условием.

В сложившейся ситуации сравнительно большей устойчивостью характеризуются крупные предприятия (с численностью сотрудников свыше 250 чел.), реализующие стратегию диверсификации и обладающие высоким инновационным потенциалом. Наличие в структуре капитала транспортной компании иностранных прямых инвестиций также способствует повышению ее устойчивости. На этапе ЖЦ предприятия «рождение» отмечается наибольшее число «смертей», следовательно, предприятия менее устойчивы в данный период развития, по сравне-

нию с этапами «молодость» и «зрелость». В целом, можно сделать вывод о том, что с позиции устойчивости транспортной компании наиболее значимыми являются такие параметры, как масштаб и уровень диверсификации деятельности.

Относительно устойчивости транспортных компаний малого бизнеса следует отметить, что с учетом сложившейся на рынке тенденции к консолидации определенную перспективу для них представляют интеграционные взаимодействия, прежде всего с крупными участниками рынка.

Заключение

Таким образом, анализ ситуации, сложившейся на рынке грузовых автомобильных перевозок, позволяет сделать вывод – проблема сохранения устойчивости является актуальной для всех участников рынка. Однако сила влияния стратегических факторов различается в зависимости от типа предприятия. Сравнительно большим потенциалом устойчивости обладают крупные диверсифицированные компании, а для предприятий малого бизнеса актуальным является вопрос создания новой модели функционирования в изменяющихся условиях развития отраслевого рынка.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Кузьмина В. COVID-19: на пути невидимой преграды // Автомобил. трансп. 2020. № 3. URL: <http://www.transport-at.ru/gallery/aktyalno%2062.pdf> (дата обращения: 18.01.2021).
2. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения: 18.01.2021).
3. Браткова О. В., Гапоненко В. Ф. Управление устойчивым развитием промышленных предприятий. М.: Компания Спутник+, 2006. 177 с.
4. Козлова Е. А., Гусев Е. В. Управление устойчивым развитием фирмы: учеб. пособие. Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2005. 89 с.
5. Кононова Г. А., Циганов В. В. Устойчивость региональных организаций как критерий эффективности управления // Журн. правовых и экон. исслед. 2015. № 3. С. 114–119.
6. Улицкая Н. М., Чувашова А. А. Методика оценки устойчивости развития автотранспортного предприятия, работающего в сфере международных автомобильных перевозок грузов (АТП МАПГ) // Вестн. Москов. автомобил.-дорож. гос. техн. ун-та. 2014. № 3 (38). С. 32–38.
7. Теория систем и системный анализ в управлении организациями: справ., учеб. пособие / под ред. В. Н. Волковой, А. А. Емельянова. М.: Финансы и статистика; Инфра-М, 2009. 848 с.
8. Философский словарь / под ред. М. Розенталя, П. Юдина. М.: Изд-во полит. лит. 1963. 544 с.
9. Науменко Е. Е. Управление устойчивым развитием предприятия: автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2009. 21 с.
10. Табачникова Е. В. Социально-экономические предпосылки и методологические основы повышения устойчивости транспортных предприятий: моногр. СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2016. 123 с.
11. Широкова Г. В., Меркурьева И. С., Серова О. Ю. Особенности формирования жизненных циклов российских компаний (эмпирический анализ) // Рос. журн. менеджмента. 2006. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-formirovaniya-zhiznennyh-tsiklov-rossiyskih-kompaniy-empiricheskiy-analiz> (дата обращения: 23.01.2021).
12. Казьмина И. Михаил Хабаров занял «деловую линию». URL: <https://www.forbes.ru/kompanii/infrastruktura/281175-mikhail-khabarov-zanyal-delovuyu-liniyu> (дата обращения: 14.01.2021).
13. Василенков С. Есть ли необходимость в создании реестра грузоперевозчиков в России? URL: <http://transler.ru/articles/> (дата обращения: 14.01.2021).
14. Российский рынок грузоперевозок – тенденции и перспективы до 2023 года. URL: <https://rim3.ru/comauto/news/rossiyskiy-rynok-gruzoperevozok-tendentsii-i-perspektivy-do-2023-goda/> (дата обращения: 15.01.2021).

Статья поступила в редакцию 28.01.2021

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Екатерина Викторовна Табачникова – канд. экон. наук, доцент; доцент кафедры экономики водного транспорта; Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова; Россия, 198035, Санкт-Петербург; tabachnikova_eka@mail.ru.



DESCRIPTION OF ENVIRONMENTAL FACTORS INFLUENCING SUSTAINABILITY OF MOTOR TRANSPORT COMPANIES OF DIFFERENT TYPES

E. V. Tabachnikova

*Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,
Saint-Petersburg, Russian Federation*

Abstract. The article outlines the problem of interrelation between the volume of road transport and the economic development. As a result of the interaction of economic, market, regulatory, legal, technological and other factors in the freight road transport market, a competitive environment has developed over three decades, which in its parameters is close to the conditions of pure competition. The current situation leads to a tendency towards market consolidation and an increase in the urgency of the issue of maintaining the stability of road transport companies. Stability as a condition for survival of an enterprise is considered through a combination of three properties: adaptability, stationarity and equilibrium. On the road freight market several types of transport companies can be distinguished, which form the clusters. The method of education, the stage of the life cycle, the scale of activity and the degree of diversification of the enterprise's activities are chosen as the classification features. It has been suggested that the preconditions for maintaining sustainability in enterprises from different clusters differ significantly. A list of important strategic environmental factors has been formed and the characteristics of their influence on the stability of a freight motor transport enterprise are given. The greatest threat is posed by market, economic and regulatory factors. Large, diversified companies have great potential for resilience, as evidenced by the industry statistics. An advantage in ensuring sustainability is also the foreign direct investment in the capital structure of the transport company. Small businesses, which form one of the main clusters on the market, have to form new models of maintaining stability, taking into account the changing conditions of functioning.

Key words: sustainability, types of freight road transport enterprises, strategic factors of the environment, diversification, scale of enterprise activity, stage of company's life.

For citation: Tabachnikova E. V. Description of environmental factors influencing sustainability of motor transport companies of different types. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*. 2021;1:57-65. (In Russ.) DOI: 10.24143/2073-5537-2021-1-57-65.

REFERENCES

1. Kuz'mina V. COVID-19: na puti nevidimoi pregrady [COVID-19: overcoming invisible barrier]. *Avtomobil'nyi transport*, 2020, no. 3. Available at: <http://www.transport-at.ru/gallery/aktyalno%2062.pdf> (accessed: 18.01.2021).
2. *Ofitsial'nyi sait Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki* [Official site of Federal State Statistics Service]. Available at: <http://rosstat.gov.ru> (accessed: 18.01.2021).
3. Bratkova O. V., Gaponenko V. F. *Upravlenie ustoichivym razvitiem promyshlennykh predpriatii* [Management of sustainable development of industrial enterprises]. Moscow, Kompaniia Sputnik+ Publ., 2006. 177 p.
4. Kozlova E. A., Gusev E. V. *Upravlenie ustoichivym razvitiem firmy: uchebnoe posobie* [Management of company sustainable development: tutorial]. Cheliabinsk, Izd-vo IuUrGU, 2005. 89 p.
5. Kononova G. A., Tsiganov V. V. Ustoichivost' regional'nykh organizatsii kak kriterii effektivnosti upravleniia [Stability of regional organizations as a criterion of management efficiency]. *Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovaniy*, 2015, no. 3, pp. 114-119.
6. Uliitskaia N. M., Chuvashova A. A. Metodika otsenki ustoichivosti razvitiia avtotransportnogo predpriatii, rabotaiushchego v sfere mezhdunarodnykh avtomobil'nykh perevozok gruzov (ATP MAPG) [Methods for assessing sustainability of development of road transport enterprise in international goods transport]. *Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*, 2014, no. 3 (38), pp. 32-38.
7. *Teoriia sistem i sistemnyi analiz v upravlenii organizatsiiami: spravochnik, uchebnoe posobie* [Systems theory and systems analysis in management of organizations: reference book, tutorial]. Pod redaktsiei V. N. Volkovoi, A. A. Emel'ianova. Moscow, Finansy i statistika; Infra-M Publ., 2009. 848 p.
8. *Filosofskii slovar'* [Philosophical Dictionary]. Pod redaktsiei M. Rozentalia, P. Iudina. Moscow, Izd-vo politicheskoi literatury, 1963. 544 p.

9. Naumenko E. E. *Upravlenie ustoichivym razvitiem predpriiatiia: avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk* [Management of sustainable development of enterprise: diss. abstr. ... cand. econ. sci.]. Saint-Petersburg, 2009. 21 p.

10. Tabachnikova E. V. *Sotsial'no-ekonomicheskie predposylki i metodologicheskie osnovy povysheniia ustoichivosti transportnykh predpriiati: monografiia* [Socio-economic preconditions and methodological foundations for increasing sustainability of transport enterprises: monograph]. Saint-Petersburg, Izd-vo GUMRF im. adm. S. O. Makarova, 2016. 123 p.

11. Shirokova G. V., Merkur'eva I. S., Serova O. Iu. Osobennosti formirovaniia zhiznennykh tsiklov rossiiskikh kompanii (empiricheskii analiz) [Characteristics of developing life cycles of Russian companies (empirical analysis)]. *Rossiiskii zhurnal menedzhmenta*, 2006, no. 3. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-formirovaniya-zhiznennykh-tsiklov-rossiyskikh-kompaniy-empiricheskii-analiz> (accessed: 23.01.2021).

12. Kaz'mina I. *Mikhail Khabarov zaniat «delovuiu liniyu»* [Mikhail Khabarov took “business line”]. Available at: <https://www.forbes.ru/kompanii/infrastruktura/281175-mikhail-khabarov-zanyal-delovuyu-liniyu> (accessed: 14.01.2021).

13. Vasilenkov S. *Est' li neobkhodimost' v sozdanii reestra gruzoperevozchikov v Rossii?* [Is it necessary to create register of freight carriers in Russia?]. Available at: <http://transler.ru/articles/> (accessed: 14.01.2021).

14. *Rossiiskii rynek gruzoperevozok – tendentsii i perspektivy do 2023 goda* [Russian market of cargo transportation - trends and prospects up to 2023]. Available at: <https://rim3.ru/comauto/news/rossiyskiy-rynok-gruzoperevozok-tendentsii-i-perspektivy-do-2023-goda/> (accessed: 15.01.2021).

The article submitted to the editors 28.01.2021

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Ekaterina V. Tabachnikova – Candidate of Economics, Assistant Professor; Assistant Professor of the Department of Economics of Water Transport; Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping; Russia, 198035, Saint-Petersburg; tabachnikova_eka@mail.ru.

