

УДК 656.07

П. Л. ДАШКЕВИЧ, аспирант, заместитель начальника отделения железной дороги УП «Минское отделение Белорусской железной дороги», Е. С. РУСАК, кандидат экономических наук, Академия управления при Президенте Республики Беларусь, г. Минск

РАЗРАБОТКА МЕТОДА ПОВЫШЕНИЯ ДОСТОВЕРНОСТИ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Разработана методика повышения достоверности рейтинговой оценки конкурентоспособности транспортного предприятия. Данный метод позволяет понять собственное конкурентное окружение, реально оценить имеющиеся ресурсы и возможности, правильно выбрать долгосрочные цели и формализовать под них эффективные организационно-экономические мероприятия.

Введение. В Республике Беларусь транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, значимой составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Он играет важную роль в социально-экономическом развитии страны, обеспечивая условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Все виды транспорта взаимодействуют и конкурируют друг с другом, предоставляя потребителям услуги различного объема и качества, образуя тем самым транспортный рынок. В процессе ведения такой конкурентной борьбы между транспортными предприятиями возникает проблема эффективной оценки уровня их конкурентоспособности.

Основная часть. В мировой практике для оценки развития транспортного рынка стран специалистами Всемирного банка совместно с университетом города Турку (Финляндия) был разработан Индекс эффективности логистической системы LPI. Он основывается на следующих шести важнейших критериях оценки развития логистики: эффективность таможенного и пограничного оформления; качество торговой и транспортной инфраструктуры; конкурентоспособность цены поставок; компетентность и качество логистических услуг; возможность отслеживать грузы; своевременность поставки или частота, с которой поставки достигают получателя в запланированные или ожидаемые сроки [1].

Таким образом, на рейтинг влияет и множество других факторов, в том числе эффективная работа таможенных органов, ограничение пропускной способности пунктов пропуска, отсутствие выхода к морю, проблемы в институтах государственного сектора, непредсказуемость в цепочках поставок.

Наивысшая оценка, которую та или иная страна может получить в глобальном рейтинге LPI, составляет 5 баллов. Согласно данным LPI-2016 наиболее развитыми логистическими системами обладают Германия, Люксембург, Швеция, Нидерланды, Сингапур, Бельгия, Великобритания, США. В частности, лидер рейтинга Германия набрала 4,23 балла, Республика Беларусь – 2,40 балла, заняв 120 строчку мирового рейтинга.

В Российской практике существует рейтинг крупнейших транспортно-логистических компаний «Логистический оператор России», методика построения которого базируется на использовании метода весовых коэффициентов и определении суммарного показателя

на основе оценки семи основных критериев. Используются следующие параметры: уровень компетентности компании; ее финансовое состояние; комплекс логистических услуг; техническая и технологическая оснащенность; объемы работ и услуг; имидж компании; наличие сети отделений и филиалов на территории России. Данные критерии являются сложными составными критериями, которые при подведении итогов рейтинга играют различные роли. Для учета относительной значимости каждого из них вводятся весовые коэффициенты. Значения весовых коэффициентов устанавливаются исполнителем рейтинга с привлечением экспертов в области логистики.

Приведенные методики рейтинговых оценок конкурентоспособности предприятий транспортного рынка основаны на использовании экспертных оценок, что определяет их субъективный характер. В частности, исследование LPI базируется на результатах опросов преимущественно международных и транснациональных логистических компаний. Особенности отдельных государств не учитываются. Не проводится опрос потребителей транспортных услуг для последующей индексации степени потребительской удовлетворенности и лояльности.

В целом вышеизложенное свидетельствует о целесообразности использования иностранного опыта в формировании и развитии транспортно-логистической инфраструктуры Республики Беларусь только тех государств, которые находятся в условиях, достаточно близких с ней, с учетом ее социально-экономического развития, транзитного потенциала, условий формирования таможенной системы и др. Отсюда следует, что достоверность оценки конкурентоспособности транспортных предприятий в значительной мере зависит от правильного определения их конкурентного окружения. Только глубокий анализ конкурентной среды транспортных предприятий и условий их деятельности позволит установить систему показателей, относительно которых выявляется их конкурентоспособность [2].

Основными критериями, по которым сопоставляется положение транспортного предприятия с положением его основных конкурентов, являются относительное качество и относительная стоимость транспортных услуг. Оценивая конкурентоспособность транспортных предприятий, автор предлагает объединить эти два критерия и применить модифицированный подход к оценке их рыночной позиции. Его суть заключается в использовании метода позиционирования услуг, оказываемых

транспортными предприятиями, позволяющего провести более точную оценку занимаемого ими места на изучаемом рынке, а также с большей точностью определить их основных конкурентов.

Оценку сравнительных преимуществ по качеству и цене целесообразно проводить в разрезе основных направлений деятельности транспортного предприятия.

Для оценки качества услуг по перевозке грузов были отобраны следующие параметры: выдерживание сроков транспортировки; квалификация персонала; возможность доставки сборных грузов; широкая география доставки грузов; возможность отслеживания отправленных грузов; частота отправок; возможность отправки разными железнодорожными скоростями.

Экспертным путем определена важность каждого из указанных параметров с позиции клиента. Основываясь на имеющейся информации о деятельности транспортных компаний-конкурентов, проведена балльная оценка уровня развития параметров для каждого из них. С этой целью использовалась пятидесятибалльная шкала по следующему принципу: 50 баллов – высокий уровень; 40 баллов – уровень выше среднего; 30 баллов – средний уровень; 20 баллов – уровень ниже среднего; 10 баллов – низкий уровень.

Произведение относительной важности параметра и его оценки в баллах определяет уровень качества услуг, предлагаемых изучаемыми транспортными компаниями (таблица 1).

Таблица 1 – Определение уровня качества грузовых перевозок, оказываемых основными конкурентами

Критерий оценки	Относительная значимость критериев	Балльные оценки компаний					Уровень качества компаний				
		A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Выдерживание сроков транспортировки	0,243	40	40	10	20	50	9,717	9,717	2,429	4,859	12,147
Квалификация персонала	0,255	50	30	50	50	40	12,749	7,649	12,749	12,749	10,199
Возможность доставки сборных грузов	0,165	50	50	10	40	30	8,229	8,229	1,646	6,583	4,937
Широкая география доставки грузов	0,093	50	50	20	40	30	4,672	4,672	1,869	3,737	2,803
Возможность контроля отправленных грузов	0,035	40	50	20	20	30	1,411	1,764	0,706	0,706	1,058
Имидж	0,057	50	50	40	50	10	2,869	2,869	2,295	2,869	0,574
Частота отправок	0,144	40	40	10	10	50	5,778	5,778	1,445	1,445	7,22
Возможность отправки с разными железнодорожными скоростями	0,008	50	30	30	50	10	0,348	0,209	0,209	0,348	0,070
Итого	1	370	340	190	280	250	45,773	40,887	23,348	33,296	39,008
Средний уровень качества	36,463										
Относительный уровень качества							1,255	1,121	0,640	0,913	1,070

В результате определяется общий фактический и относительный уровень качества предоставляемых транспортных услуг по каждому из 5 представленных предприятий (A, B, C, D, E). Базируясь на имеющихся данных о тарифах транспортных предприятий-конкурентов, производят оценку уровня стоимости транспортных услуг по предложенной шкале с использованием экспертных оценок. Ввиду того, что показатель стоимости является минимизируемым, расстановка баллов осуществляется в обратном порядке (таблица 2).

На основании полученных фактических показателей уровня качества и стоимости услуг транспортных предприятий далее строится карта позиционирования транспортных услуг, отражающая уровень развития всех направлений деятельности транспортных предприятий.

Ось X отражает значения качества услуг от низкого значения выбранной шкалы (10 баллов) к высокому (50 баллов), ось Y – значения стоимости от высокого к низкому (10 баллов) к низкому (50 баллов).

В результате образуются четыре сегмента: низкая цена и низкое качество; низкая цена и высокое качество; высокая цена и высокое качество.

Заключение. На наш взгляд, построение карты позиционирования транспортных услуг по качеству и цене позволяет значительно сократить область конкурентной борьбы для транспортных предприятий, определить их положение относительно основных конкурентов и, следовательно, повысить уровень качества оценки их конкурентоспособности.

Таблица 2 – Определение уровня стоимости транспортных услуг, оказываемых основными конкурентами

Критерий оценки	Относительная значимость критериев	Балльные оценки компаний					Уровень качества компаний				
		А	В	С	Д	Е	А	В	С	Д	Е
Перевозка грузов	0,213	20	40	10	40	50	4,256	8,512	2,128	8,512	10,640
Транспортно-экспедиционные услуги	0,193	10	50	40	20	10	1,928	9,640	7,712	3,856	1,928
Обеспечение необходимым подвижным составом	0,140	30	10	50	40	20	4,197	1,399	6,995	5,596	2,798
Оформление перевозочных документов	0,128	20	50	10	50	40	2,552	6,380	1,276	6,380	5,104
Хранение грузов на открытых площадках и таможенных складах	0,046	40	40	40	40	50	1,856	1,856	1,856	1,856	2,320
Промывка вагонов	0,004	50	10	10	50	40	0,205	0,041	0,041	0,205	0,164
Проверка состояния груза, его массы и количества мест	0,157	20	10	10	50	50	3,134	1,567	1,567	7,835	7,835
Ремонт и наладка механических весов с использованием контрольного оборудования	0,114	40	40	30	30	50	4,560	4,560	3,420	3,420	5,700
Прочие услуги	0,005	40	50	50	30	50	0,228	0,285	0,285	0,171	0,285
И т о г о	1,0000	270	300	250	350	360	22,97	34,24	25,28	37,83	36,774
Средний уровень качества	36,463										
Относительный уровень стоимости							0,730	1,090	0,805	1,204	1,171

Список литературы

1 Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности [Электронный ресурс] : материалы IV Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 6–7 дек. 2016 г. / Ин-т бизнеса и менеджмента технологий БГУ ; ф-т междунар. отношений БГУ ; редкол. : В. В. Апанасович (отв. ред.)

[и др.]. – Электрон. текстовые дан. (5,05 Мб). – Минск : Изд. центр БГУ, 2016. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

2 **Ивуть, Р. Б.** Экономические основы формирования механизма оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг : [монография] / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий. – Минск : БНТУ, 2010. – 308 с.

Получено 20.04.2018

P. L. Dashkevich, E. S. Rusak. Development of a method for increasing the reliability of the transport enterprise competitiveness assessment.

The article describes the methodology developed by the author for increasing the reliability of the rating assessment of the competitiveness of a transport enterprise. This method allows you to understand your own competitive environment, really assess the available resources and opportunities, correctly choose long-term goals and formalize effective organizational and economic activities for them.