
А.Г. ЕФИМЕНКО

ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

Грузовые перевозки являются в настоящее время сектором рынка, основу которого составляют государственные и независимые автотранспортные организации (фирмы), действующие в условиях конкуренции. Проблемы конкуренции и конкурентоспособности различных рыночных структур в экономической науке всесторонне исследуются.

Под конкурентоспособностью автотранспортных организаций агропромышленного комплекса (АПК) понимается их способность оказывать услуги за счет комплексного, эффективного использования финансового, производственного и трудового потенциала. Конкурентоспособность автотранспортных услуг — это совокупность качественных и стоимостных характеристик, которая обеспечивает удовлетворение конкретной потребности покупателя. Основными критериями конкурентоспособности автотранспортных подразделений и организаций АПК являются качество и цена оказываемых автотранспортных услуг [1].

Главные принципы оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг в АПК:

системность и комплексность, предполагающие оценку взаимодействия комплекса внутренних и внешних факторов конкурентоспособности автотранспортных услуг в АПК;

интегральность, обеспечивающая углубление и конкретизацию связей между факторами конкурентоспособности автотранспортных услуг в АПК;

учет специфики производства, согласно которому система оценки должна включать показатели, отражающие специфические отраслевые особенности АПК и учитывающие их влияние на конкурентоспособность автотранспортных услуг;

учет особенностей различных сегментов рынка автотранспортных услуг в АПК, основанный на максимально точном определении запросов потребителей данного региона (сегмента рынка) и наиболее полном их удовлетворении;

квазистабильность рыночной конъюнктуры, учитывающая, что в каждый конкретный момент времени структура платежеспособного спроса вполне определена и позволяет осуществлять сегментацию потребителей по значимости (важности) отдельных показателей качества автотранспортных услуг в АПК;

иерархичность включаемых в систему показателей, которые должны быть ранжированы от общего к частному (сводные обобщающие показатели отражают интегральную характеристику основных направлений повышения конкурентоспособности автотранспортных услуг в АПК, частные показатели дополняют общую картину за счет учета влияния на исследуемый процесс специфических особенностей);

информационная обеспеченность — система должна содержать показатели, которые могут быть рассчитаны с помощью статистической отчетности, информации, обладающей полнотой, достоверностью и своевременностью поступления, и обработки нечеткой логикой;

непрерывность — учитывает возможную корректировку показателей системы либо включение в нее дополнительных показателей по мере поступления новых данных об автотранспортных услугах в АПК или об окружающей его конкурентной среде.

Существует несколько способов оценки конкурентоспособности формирований: на основе теории эффективной конкуренции и теории равновесия, матричные методы, метод И. Ансоффа, с позиций качества и на основе теории нечетких множеств. Наиболее широко распространены метод И. Ансоффа и оценка с позиций качества [2]. Трактовка конкурентоспособности И. Ансоффом близка к толкованию конкурентного преимущества М. Портером. В обеих концепциях на первый план выходит соотношение фактической и базовой продуктивности использования ресурсов фирмы, однако М. Портер не конкретизирует показатели продуктивности [1].

На основании теории нечетких множеств можно получить знания о предпочтительности альтернатив по различным критериям. Для определения вариантов по совокупности критериев необходимо иметь в распоряжении информацию о важности критериев и типах возможных отношений между ними. Теория нечетких множеств предоставляет различные средства для учета взаимных отношений критериев: использование весовых коэффициентов, нечеткие отношения предпочтения, нечеткий логический вывод на правилах определения лучшей альтернативы и т.д. Конкурентоспособность автотранспортных организаций АПК на рынке услуг является синтезом объективного (уровень спроса) и субъективного (степень удовлетворения заказчика). Достоинством применяемого метода является то, что оценка конкурентоспособности производится подходящим математическим аппаратом на основе объективных показателей, достоверность которых можно подтвердить документально.

Конкурентоспособность автотранспортных организаций АПК на рынке услуг оценивалась с помощью метода экспертной оценки. Применение этого метода позволяет выявить их сильные и слабые стороны и по результатам анализа наметить и осуществить мероприятия по укреплению сильных сторон и ликвидации слабых мест своих транспортных организаций. Данный метод использовался при оценке конкурентоспособности автотранспортных подразделений Могилевского областного унитарного автотранспортного предприятия (МОУКА) «Облагропромтранс»: унитарное коммунальное автотранспортное предприятие (УКАП) «Агропромтранс» г. Бобруйска, УКАП «Кричевмежрайтранс», Круглянское государственное автотранспортное подразделение (ГАП), Шкловское ГАП, Чаусское ГАП, Горецкое ГАП, Быховское ГАП, Заднепровское ГАП и Городское ГАП. В качестве экспертов выступали специалисты данных подразделений, экспертная оценка которыми проводилась в несколько этапов.

На первом этапе был определен состав параметров, которые можно рассматривать как существенно влияющие на решение клиентов о покупке автотранспортных услуг и конкурентоспособность организаций в целом. Экспертами были выбраны следующие показатели:

- 1) тариф на автотранспортные услуги;
- 2) эффективность единой информационной системы обеспечения внешнеэкономической деятельности (ВЭД) автотранспортных организаций АПК;
- 3) коэффициент финансового риска автотранспортных организаций АПК на рынке услуг;
- 4) уровень спроса на автотранспортные услуги в АПК с учетом особенностей сельскохозяйственного производства;
- 5) наличие кадров соответствующей квалификации в автотранспортных организациях АПК;
- 6) организационная структура автотранспортных организаций АПК;
- 7) износ грузового автотранспорта АПК;
- 8) уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ;
- 9) рентабельность совокупного капитала;

10) степень реализации государственных целевых программ развития грузового автотранспорта.

На втором этапе оценивалась значимость каждого параметра экспертами. Для этого каждый эксперт ранжировал параметры на основе качественных и количественных характеристик, затем определялись коэффициенты относительной значимости (веса) каждого из параметров.

Результатом применения методики является числовое значение конкурентоспособности, которое представляет собой построенный при помощи математического аппарата нечеткой логики интегральный критерий. При построении интегрального критерия учитываются веса показателей. Допустимый уровень конкурентоспособности начинается с 50 %, наивысший – при показателе, равном 100 %.

Оценка конкурентоспособности УКАП «Агропромтранс» г. Бобруйска представлена в табл. 1.

Таблица 1. Оценка конкурентоспособности УКАП «Агропромтранс» г. Бобруйска

Критерий	Градация	Выбор градации	Значение градации	Вес критерия	Оценка
Степень реализации государственных целевых программ развития грузового автотранспорта	Не существует	+	0	0,1	0
	Существует		1		
Эффективность единой информационной системы обеспечения ВЭД автотранспортных организаций АПК	Отсутствие компьютерных технологий		0,2	0,1	0,1
	Наличие компьютерных технологий	+	1		
Уровень спроса на автотранспортные услуги в АПК с учетом особенностей производства	Нестабильный		0,2		
	Сезонный		0,6	0,1	0,1
	Стабильный	+	1		
Укомплектованность кадрами соответствующей квалификации в автотранспортных организациях АПК	Отсутствует		0		
	Частичная	+	0,5	0,1	0,05
	Полная		1		
Рентабельность совокупного капитала	Низкая (0–9 %)	+	4,1 %		
	Средняя (10–25 %)			0,1	0,041
	Высокая (больше 26%)				
Коэффициент финансового риска автотранспортных организаций АПК на рынке услуг	Средний (50–100%)		15,3 %	0,1	0,0847
	Оптимальный (31–49 %)				
	Низкий (0–30 %)	+			
Тариф на автотранспортные услуги	Выше тарифа конкурентов		0	0,1	0,1
	Равный тарифу конкурентов		0,5		
	Ниже тарифа конкурентов	+	1		
Износ грузового автотранспорта АПК	Низкий (0–20 %)		68,4 %		
	Средний (20–50 %)			0,1	0,0316
	Высокий (50–100 %)	+			
Уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ	Низкий (0–35 %)		72,3 %		
	Средний (36–70 %)			0,1	0,0723
	Высокий (71–100 %)				
Организационная структура автотранспортных организаций АПК	Несовершенная		0		
	Оптимальная		0,5	0,1	0,1
	Совершенная	+	1		
<i>Итого</i>				1	0,643

Данные, приведенные в табл. 1, показывают, что с учетом выбранных критериев оценки интегральный показатель конкурентоспособности УКАП «Агропромтранс» г. Бобруйска равен 0,643.

Сводная оценка конкурентоспособности автотранспортных подразделений МОУКА «Облагропромтранс» на рынке услуг представлена в табл. 2.

Таблица 2. Оценка конкурентоспособности автотранспортных подразделений МОУКА «Облагропромтранс» на рынке услуг

Организация	Интегральная оценка	Группы (А, В и С) и диапазон значений
УКАП «Агропромтранс» г. Бобруйска	0,643	А – высокая конкурентоспособность (0,6–1)
УКАП «Кричевмежрайтранс»	0,636	А
Круглянское ГАП	0,431	В – средняя конкурентоспособность (0,4–0,6)
Шкловское ГАП	0,419	В
Чаусское ГАП	0,361	С – низкая конкурентоспособность (0–0,4)
Горецкое ГАП	0,449	В
Быховское ГАП	0,37	С
Заднепровское ГАП	0,3363	С
Городское ГАП	0,596	В

Данные, приведенные в табл. 2, показывают, что высокой конкурентоспособностью на рынке услуг отличаются автотранспортные подразделения «Агропромтранс» г. Бобруйска и «Кричевмежрайтранс», средней – Круглянское ГАП, Горецкое ГАП и Городское ГАП и низкой – Чаусское ГАП, Быховское ГАП и Заднепровское ГАП.

Основными причинами слабой конкурентной позиции Чаусского ГАП, Быховского ГАП и Заднепровского ГАП являются недостаточные знания о состоянии спроса на автотранспортные услуги, низкие технико-эксплуатационные характеристики грузового автотранспорта, неэффективная реклама, завышенные тарифы на услуги, нерешенные производственные проблемы и отсутствие конкурентной политики организации в целом.

Для обеспечения конкурентного преимущества автотранспортные подразделения должны характеризоваться более высоким качеством и уровнем обслуживания (срочность, партионная доставка, доставка по графикам или «точно в срок»). Качествами и свойствами, обеспечивающими дополнительный доход в автотранспортных подразделениях МОУКА «Облагропромтранс», являются наличие в организации специализированного подвижного состава (панеле-, фермо- и балковозов, рефрижераторов и т.д.) и оказание других услуг (регулирование топливной аппаратуры, электрооборудования, развала-схождения колес, покраска, мойка автомобилей, ремонтные работы).

Кроме того, все виды конкурентных преимуществ необходимо рассматривать под углом их деления на преимущества высшего и низшего порядка, причем к преимуществам низшего порядка относится возможность использовать сезонную рабочую силу, материалы, сырье, энергию. К конкурентным преимуществам высшего порядка относятся оригинальные работы, услуги, уникальная технология и специалисты, лучшая репутация, имидж организации на рынке услуг. Сроки доставки также учитываются заказчиками при выборе перевозчика. Данное условие отражается в договоре автомобильной перевозки грузов, который заключается между перевозчиком и заказчиком.

В решении задачи повышения конкурентоспособности автотранспортных услуг МОУКА «Облагропромтранс» имеет значение освоение новых рынков и поиск заказчиков. Для того чтобы привлечь новых заказчиков, организации необходимо провести эффективную рекламную кампанию по преимуществу автотранспортных услуг данной организации. Для дальнейшего функционирования данной организации на рынке услуг нужно пересмотреть «портфельную» стратегию, сосредоточив внимание на наиболее перспективных грузопе-

ревозках, способных обеспечить данной организации необходимый рост и увеличение доходов от автотранспортных услуг [3].

Важную роль в повышении качества автотранспортных услуг в АПК играет создание высокоэффективной информационной системы управления перевозочным процессом, контроль за транспортным и грузовым автотранспортом и информирование заказчиков с предложением комплексных услуг, оказываемых в сотрудничестве с экспедиторскими и другими организациями, в том числе зарубежными. Для выполнения требований заказчиков автотранспортных услуг, а также улучшения партнерства производителей, перевозчиков и экспедиторов необходимо обеспечить интегрированное использование вычислительной техники — комплексную компьютеризацию технологических процессов на всех видах транспорта и в пунктах их взаимодействия, а также других процессов, связанных с производством, распределением и сбытом продукции в АПК.

Для средних и крупных автотранспортных организаций АПК целесообразно создание службы маркетинга, в функции которой, как правило, входят изучение отраслевого рынка, определение круга потенциальных потребителей услуг, пользующихся спросом, изучение конкурентов и их предложений, выработка рекомендаций по планированию услуг и выбору наиболее выгодных для организации рыночных сегментов в соответствии с имеющимися у него ресурсами и возможностями, планирование и организация рекламной кампании, стимулирование спроса на услуги, оценка эффективности деятельности организации и координация его подразделений.

Результаты оценки конкурентоспособности автотранспортных организаций и подразделений АПК используются на практике для следующих целей: моделирование ситуации на рынке автотранспортных услуг и выяснение их положения; оперативное управление и регулирование рынка автотранспортных услуг; решение управленческих задач (обоснование инвестиционного проекта, выяснение уровня удовлетворения запросов клиентов, выработка маркетинговой политики) и определение бизнес-стратегии поведения организации на долгосрочную перспективу.

Литература

1. *Портер, М.* Международная конкуренция: конкурентные преимущества стран: пер. с англ. / М. Портер; под ред. В.Д. Щетинина. — М.: Междунар. отношения, 1993.
2. *Ансофф, И.* Новая корпоративная стратегия / И. Ансофф. — СПб., 1999.
3. *Ефименко, А.Г.* Отраслевые рынки: формирование и эффективное развитие (на примере рынка автотранспортных услуг в АПК). Теория, методология, практика / А.Г. Ефименко; под науч. ред. З.М. Ильиной. — Минск: Издат. центр БГУ, 2009.

Д.А. АНАНЬЕВ

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ (НА ПРИМЕРЕ ПИВОВАРЕННОЙ ПРОДУКЦИИ)

Проблемы развития инфраструктуры рынка исследуются с начала XX в. У истоков учения о формировании инфраструктуры рынка стояли экономисты

Дмитрий Александрович АНАНЬЕВ, аспирант кафедры управления предприятиями торговли Белорусского государственного экономического университета.

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.