

УДК: 656.2

В. В. Чорний,
к. е. н., Державний економіко-технологічний університет транспорту

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті проаналізовані існуючі методи оцінки конкурентоспроможності суб'єктів господарювання та запропоновані методичні підходи до оцінки конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Ключові слова: конкурентоспроможність, конкурентні переваги, ринок вантажних перевезень, залізничний транспорт, інтегральний показник конкурентоспроможності

In the articles analysed, existing methods of estimation of competitiveness of subjects of manage and offered methodical going near the estimation of competitiveness of railways at the market of freight transportations.

Keywords: competitiveness, competitive edges, market of freight transportations, railway transport, integral index of competitiveness.

Вступ. Оцінка конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень виступає важливим чинником у формуванні та забезпеченні стійких конкурентних переваг у довготерміновій перспективі. Сильні та слабкі сторони діяльності залізниць по вантажних перевезеннях, визначені у процесі оцінювання конкурентоспроможності, дають змогу виявити та мобілізувати приховані потенційні можливості для отримання вигідних конкурентних позицій на транспортному ринку.

Проблемам оцінки конкурентоспроможності суб'єктів господарювання присвячені праці багатьох зарубіжних та вітчизняних вчених, зокрема М. Портера, Р.А. Фатхутдінова, І.Г. Ансоффа, Г.Л. Азоєва, Г. Пастернака-Таранушенко, С.Ф. Покропівного, С.В. Мочерного, М.П. Войнаренко, Й.М. Петровица, Г.І. Рзаєва, А.Ф. Кіта, В.В. Лук'янова, Т.Ф. Косьянчука та ін. [1 – 6]. Результати їхніх досліджень доводять, що в теперішній час не існує єдиного загальноприйнятого та визнаного провідними науковцями концептуального підходу щодо оцінки конкурентоспроможності суб'єкта господарювання, а методи, що застосовуються для оцінки конкурентоспроможності, класифікуються за ступенем охоплення аспектів функціонування підприємства та за формою вираження результату оцінки [3, 4]. Це обумовлює необхідність проведення ґрунтовного аналізу існуючих підходів до оцінки конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів та розробки методичних підходів щодо оцінки конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Постановка задачі. Залежно від ступеня охоплення аспектів функціонування підприємств методи оцінки конкурентоспроможності поділяють на спеціальні і комплексні. Спеціальні методи орієнтовані на аналіз окремих сторін діяльності підприємства, комплексні – на всебічний аналіз.

За формою вираження результату оцінки конкурентоспроможності розрізняють матричні (матриця «Бостонської консалтингової групи», матриця І. Ансоффа, матриця McKinsey, матриця Shell, матриця конкурентних стратегій М. Портера, матриця А. Томпсона – А.Дж. Стрикленда, матриця Хофера – Шендлера), індексні (метод, що базується на визначенні конкурентоспроможності продукції; метод, що базується на теорії ефективної конкуренції; метод, що ґрунтується на визначенні сили реактивної позиції; метод, що базується на теорії рівноваги фірми та галузі; метод інтегральної оцінки, метод бенчмаркінгу) та графічні методи (багатокутник конкурентоспроможності; радар конкурентоспроможності; метод «профілів»).

Матричні методи оцінки конкурентоспроможності ґрунтуються на ідеї розглядання процесів конкуренції у динаміці. Теоретичною базою цих методів виступає концепція життєвого циклу продукції або технології, згідно з якою будь яка продукція або технологія від початку їх появи на ринку до зникнення проходять певні стадії життєвого циклу (впровадження, зростання, насиченість, спад тощо). На кожному з етапів суб'єкт господарювання може в певних масштабах реалізувати свою продукцію, виготовлену за допомогою технології, що об'єктивно відображається у його частці на відповідному ринку.

Графічні методи оцінки конкурентоспроможності базуються на побудові так званого багатокутника конкурентоспроможності (або циклограм) [5]. На радіальних осях циклограм відображаються розраховані показники діяльності досліджуваного підприємства (кількість осей відповідає кількості показників). Значення на осях розміщені рівномірно, за зростанням від центру. Лінія, що з'єднує усі визначені точки, утворює багатокутник конкурентоспроможності. Інтегральним показником конкурентоспроможності підприємства вважають площу багатокутника [4].

Загальними недоліками матричних і графічних методів є те, що вони не забезпечують необхідного системного погляду на конкурентоспроможність, не враховують різний вплив факторів конкурентоспроможності. При цьому слід зазначити, що графічні методи дозволяють обирати достатню велику кількість факторів впливу, що сприяє підвищенню об'єктивності оцінювання конкурентоспроможності господарюючого суб'єкта.

Найбільш комплексними при оцінці конкурентоспроможності суб'єктів господарювання виявили себе індексні методи, які передбачають вибір декількох підприємств-аналогів для створення порівняльної бази, визначення найбільш важливих показників, що впливають на рівень конкурентоспроможності, та коефіцієнтів впливу по кожному з показників, оцінку підприємства за кожним показником, розрахунок індексу конкурентоспроможності підприємства.

Метод, що базується на визначенні конкурентоспроможності продукції підприємства передбачає аналіз ринку та вибір зразка товару для порівняння; визначення сукупності порівнюваних параметрів для товарів; розрахунок інтегрального показника конкурентоспроможності. При цьому розрахунок інтегрального показника здійснюється шляхом сумування одиничних індексів по кожному із порівнюваних товарів з урахуванням вагових коефіцієнтів. Цей метод дозволяє оцінити рівень конкурентоспроможності продукції, однак тільки по рівню конкурентоспроможності продукції неможливо об'єктивно оцінити конкурентоспроможність підприємства.

Метод, що ґрунтується на визначенні сили реактивної позиції передбачає визначення ступеня реакції фірми на стратегічні маневри конкурентів. При цьому даний метод не враховує достатню кількість факторів конкурентоспроможності.

Метод, що базується на теорії рівноваги фірми та галузі А. Маршала та теорії факторів виробництва передбачає, що критерієм конкурентоспроможності слугує наявність у виробника таких факторів виробництва, які можуть бути використані з найбільшою продуктивністю [7]. При цьому під рівновагою розуміють такий стан, за якого у підприємства відсутні стимули змінювати обсяги виробництва та частку ринку (переходити в інший стан).

Інтегральний метод оцінки передбачає визначення загального показника на основі ступеня задоволення потреб споживача і ефективності виробництва.

Метод бенчмаркінгу в цілому можна охарактеризувати як дослідження сприяючих факторів успіху лідерів у галузі та показників діяльності останніх задля порівняння із власними показниками.

Відповідно до методу, що базується на теорії ефективної конкуренції більш конкурентоспроможними будуть підприємства із кращою організацією діяльності усіх підрозділів і служб. При цьому аналізуються чотири основні аспекти діяльності підприємства: виробнича діяльність, збутова діяльність, конкурентоспроможність продукції, фінансовий стан.

Загальним недоліком усіх проаналізованих методів є присутність суб'єктивізму: не всі параметри, які застосовуються при оцінці за кожним із

вищерозглянутих методів, можуть бути кількісно виражені; при цьому бальна оцінка дискретних показників може носити суб'єктивний характер, що негативно вплине на достовірність отриманого інтегрального показника.

Перешкодою у здійсненні адекватної оцінки конкурентоспроможності суб'єкта господарювання, що функціонує на тому чи іншому ринку України, при використанні усіх без винятку розглянутих методів може стати відсутність достовірних даних про конкурентів. Це обумовлює при оцінці конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень необхідність розробки методичних підходів з урахуванням специфіки даного ринку, головною відмінною особливістю якого є необхідність взаємодії суб'єктів ринку вантажних перевезень між собою на основі партнерсько-конкурентного підходу з метою забезпечення як ефективності їх функціонування, так і подальшого розвитку самого ринку вантажних перевезень.

Крім того варто зазначити, що рівень конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень обумовлюється дією багатьох факторів, які формуються на мікро-, мезо- та макrorівнях. Фактори, що формуються на мікрорівні, залежать виключно від залізниць, на мезорівні – від інших суб'єктів ринку вантажних перевезень. При цьому залізниця можуть справляти вплив на окремі фактори мезорівня. Фактори макrorівня формуються за межами ринку вантажних перевезень, а залізниця не можуть на них вплинути. Зазначене свідчить, що кожний з таких факторів має різну силу впливу на рівень конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень. До того ж спільна дія окремих факторів обов'язково приведе до підвищеної результативності, тобто до утворення синергетичного ефекту щодо впливу на рівень конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Зважаючи на сказане, при оцінці конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень серед усіх факторів, що справляють вплив на її рівень, слід обрати найбільш впливові (тобто такі, дія яких приводить до помітної зміни рівня конкурентоспроможності). Різна сила впливу факторів на конкурентоспроможність залізниць обумовлює необхідність її ідентифікації, яку доцільно зробити через приписування кожному i -му фактору коефіцієнту важливості

α_i , виходячи з того, що $\sum_{i=1}^n \alpha_i = 1$, де n – кількість аналізованих факторів впливу на конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень.

Підвищена результативність спільної дії окремих факторів приводить до прискореної зміни рівня конкурентоспроможності, яка при оцінці конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень може бути врахована за допомогою коефіцієнтів емерджентності k_i^j , де i та j – порядкові номери аналізованих факторів. Якщо $k_i^j = 1$, то спільна дія i -того та j -того факторів не приводить до підвищеної результативності щодо зміни рівня конкурентоспроможності.

В разі, коли спільна дія i -того та j -того факторів приводить до прискорення збільшення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень, $k_i^j > 1$.

При зменшенні конкурентоспроможності під впливом спільної дії i -того та j -того факторів $k_i^j < 1$.

Для відображення дії кожного аналізованого фактора впливу на конкурентоспроможність необхідно обрати показники, зміна кожного з яких однозначно відображає вплив відповідного фактору на конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень. Для визначення інтегрального показника конкурентоспроможності слід скористатися підходами, закладеними у графічні методи оцінки конкурентоспроможності, і оцінити рівень інтегрального показника на основі побудови циклограми. Але при цьому слід масштабувати обрані показники і привести їх вимірювання до деяких умовних одиниць. На радіальних осях циклограми, в якій кількість осей дорівнює кількості обраних показників, слід відображати величини показників (в умовних одиницях), скориговані за допомогою коефіцієнтів важливості та емерджентності. Інтегральним показником конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень будемо вважати площу багатокутника, що утворюється у результаті з'єднання точок, які відображають скориговані величини аналізованих показників.

Якщо для оцінки конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень обрано n факторів, кожному з яких відповідає показник P_i (де $i=1,2,\dots,n$), коефіцієнт важливості α_i , коефіцієнти емерджентності k_i^j (де $j=1,2,\dots,n$), то циклограма буде мати n радіальних осей, кути між якими дорівнюють один одному (рис. 1). Скориговані значення кожного показника, відкладеного на відповідній радіальній осі, слід розраховувати за формулою:

$$P_i^X = P_i \cdot \alpha_i \cdot \prod_{j=1}^n k_i^j, \quad (1)$$

де P_i^X – скориговане значення i -того показника;

P_i – значення i -того показника в умовних одиницях.

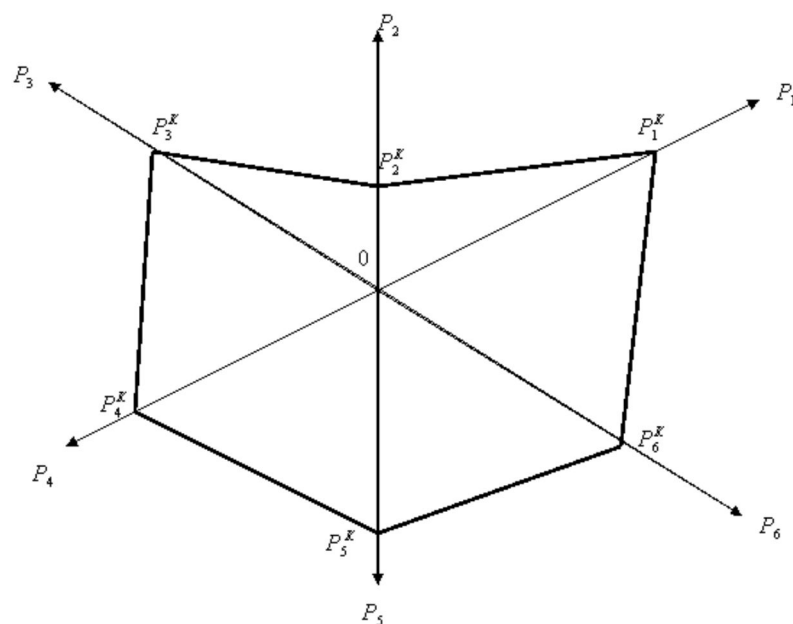


Рис. 1. Циклограма для визначення інтегрального показника конкурентоспроможності

На рис. 1 площа багатокутника $P_1^X, P_2^X, P_3^X, P_4^X, P_5^X, P_6^X$ відповідає величині інтегрального показника конкурентоспроможності, що дорівнює сумі площ трикутників, з яких утворюється багатокутник $P_1^X, P_2^X, P_3^X, P_4^X, P_5^X, P_6^X$. В загальному вигляді величина інтегрального показника конкурентоспроможності дорівнює:

$$K_{инм} = \sum_{m=1}^n S_m, \quad (2)$$

де S_m – площа m -того трикутника;

$$S_m = \frac{1}{2} \cdot P_m^K \cdot P_{m+1}^K \cdot \sin \gamma, \quad (3)$$

γ – величина кута між сусідніми радіальними осями циклограм;

$$\gamma = \frac{360}{n} \quad (4)$$

Запропонований підхід до оцінки конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень по суті являє собою модифікований графічний метод, який ґрунтується на раціональному виборі кількості факторів впливу, масштабуванні аналізованих показників, врахуванні як сили впливу кожного фактора на конкурентоспроможність, так і підвищеної результативності спільної дії факторів, що дає підстави стверджувати про можливість отримання більш об'єктивної оцінки рівня конкурентоспроможності у порівнянні з іншими методами.

Висновки. Оцінку зміни конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень слід здійснювати на основі порівняння значень інтегрального показника за аналізований та базовий періоди, або за поточний та попередній періоди, або за ряд періодів часу. В сучасних умовах господарювання це дозволить формувати конкурентні переваги залізниць, концентрувати зусилля на тих, які забезпечать більш вигідні конкурентні позиції.

Список використаних джерел

1. Рзаєв Г.І. Показники оцінки конкурентоспроможності підприємств, їх переваги та недоліки / Г.І. Рзаєв // Вісник Хмельницького національного університету. – № 2, Т. 1. – 2009. – С. 77–80.
2. Рзаєв Г.І. Механізм оцінки та регулювання конкурентоспроможності промислових підприємств: мета, завдання, складові / Г.І. Рзаєв // Вісник Хмельницького національного університету. – № 4, Т. 2. – 2010. – С. 220–223.
3. Яцура В.В., Замроз М.В. Аналіз методів оцінки конкурентоспроможності підприємств / В.В. Яцура, М.В. Замроз // Вісник Волинського інституту економіки та менеджменту. – № 2. – 2011. – С. 45–53.
4. Кухарук А.Д. Класифікація та аналіз методів оцінки конкурентоспроможності промислових підприємств / А.Д. Кухарук // Проблеми системного підходу в економіці. Електронне наукове фахове видання. – № 1. – 2011. – режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_1/Kuharuk_111.htm
5. Клименко С.М., Дубова О.С., Барабась Д.О., Омеляненко Т.В. Управління конкурентоспроможністю підприємства / С.М. Клименко, О.С. Дубова, Д.О. Барабась, Т.В. Омеляненко – К: КНЕУ, 2006. – 527 с.
6. Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации / Раис Ахметович Фатхутдинов. – М.: Эксмо, 2005. – 544 с.
7. Денисова А.Л., Уляхин Т.М. Управление конкурентоспособностью промышленного предприятия: аспекты качества: монография / А.Л. Денисова, Т.М. Уляхин. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2006. – 120 с.

Стаття надійшла до редакції 10.11. 2012 р.

