

IV. ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

ОЦЕНКА УРОВНЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

А.Г. Васильев, С.А. Коломиец (науч. рук. Р.Н. Ковалев)

*Уральский государственный лесотехнический университет,
620038, г.Екатеринбург, Сибирский тракт, д.35
кафедра экономики и управления на предприятиях транспорта*

Оценка конкурентоспособности предприятия актуальная задача, необходимая для эффективного управления предприятием. Авторами проведена оценка уровня конкурентоспособности нескольких автовокзалов Свердловской области, что позволило выявить необходимые для усовершенствования показатели в работе.

Успешное развитие предприятия в условиях постоянной конкуренции невозможно без анализа конкурентоспособности предприятия на рынке оказываемых им услуг. Ориентированность на потребности потребителя становится основным принципом в работе всех предприятий сферы услуг. Стремление удовлетворить в полном объеме потребности пассажиров способствует активному развитию автовокзалов России. В настоящее время услуги, оказываемые автовокзалами страны, практически одинаковы на всех автовокзалах, в то же время, качественные и количественные показатели в работе автовокзалов заметно отличаются.

Для повышения эффективности работы автовокзалов необходимо проведение анализа конкурентоспособности предприятия для выявления сильных и слабых сторон в его работе относительно предприятий-аналогов. Авторами проведена оценка уровня конкурентоспособности Северного автовокзала Екатеринбурга относительно нескольких автовокзалов Свердловской области, что позволило выявить необходимые для усовершенствования показатели в работе.

Объектом оценки является рынок услуг на автомобильном пассажирском транспорте. Предметом оценки – предприятия сферы услуг по перевозке пассажиров автобусным транспортом, а именно автовокзалы. Целью данной работы является определение уровня конкурентоспособности Северного автовокзала относительно других предприятий этой категории и определение наиболее значимых областей конкуренции.

Информационная основа оценки уровня конкурентоспособности представлена в табл. 1.

Таблица 1

Информационная основа

Наименование автовокзала (АВ)	Параметры автовокзалов					
	Экономический параметр		Организационные параметры	Технологические параметры		
	наценка за предварительную продажу (руб.) (для пассажиров)	% подтвержденных пассажиров льготной категории (для перевозчиков)	Интерьер и экстерьер АВ (по 5 балльной шкале)	Скорость обслуживания одного пассажира льготной категории (сек.)	Возможность приобретения билетов на все направления (2 – есть; 1 – нет)	Дополнительные услуги
Екатеринбург САВ	30	98,8	5	25	2	5
Екатеринбург ЮАВ	30	97,8	5	50	2	5
Североуральск АВ (до подключения к АСУ)	30	95,4	5	120	1	5
Североуральск АВ (после подключения к АСУ)	30	98,8	5	25	2	5
Автовокзал образец	30	98,8	5	25	2	5

При составлении табл. 1 использовались данные полевых и кабинетных исследований в этой области. За значение интегрального показателя базовой услуги мы принимаем значение Северного автовокзала (далее САВ).

Значения образцового автовокзала принимаем как лучшие значения среди рассматриваемых автовокзалов. Относительно значений автовокзала образца определим значения единичных показателей конкурентоспособности для исследуемых автовокзалов. Полученные значения представлены в табл. 2.

Таблица 2

Значения единичных показателей конкурентоспособности (q_i)

<i>Наименование единичного показателя конкурентоспособности</i>	<i>Наименование автовокзала</i>			
	<i>Екатеринбург САВ</i>	<i>Екатеринбург ЮАВ</i>	<i>Североуральск АВ (до подключения АСУ)</i>	<i>Североуральск АВ (после подключения АСУ)</i>
По цене	1	1	1	1
По неподтвержденным льготникам	1	1,01	1,04	1
По интерьеру и экстерьеру	1	1	1	1
По скорости обслуживания льготников	1	0,5	0,2	1
По возможности приобретения билетов на все направления	1	1	0,5	1
По дополнительным услугам	1	1	1	1

Выделяем значимость каждого из исследуемых показателей. Полученные данные представлены в табл. 3.

Таблица 3

Значимость каждого из исследуемых показателей (а)

№	Наименование показателя конкурентоспособности	значимость
1	Наценка за предварительную продажу (руб)	0,2
2	% подтвержденных пассажиров льготной категории	0,2
3	Интерьер и экстерьер АВ (по 5ти бальной шкале)	0,1
4	Скорость обслуживания одного пассажира льготной категории (с)	0,2
5	Возможность приобретения билетов на все направления (2 - есть; 1 - нет)	0,2
6	Дополнительные услуги	0,1

На основании полученных данных определен расчет групповых показателей конкурентоспособности по трем параметрам:

- экономическим;
- технологическим;
- организационным.

По формуле 1 определим значения группового показателя конкурентоспособности

$$G_r = \sum_{i=1}^n q_i \cdot a \quad (1)$$

Полученные данные представлены в табл. 4.

Таблица 4

Расчет групповых показателей конкурентоспособности

Группы показателей	Наименование автовокзала			
	Екатеринбург САВ	Екатеринбург ЮАВ	Североуральск АВ (до подключения АСУ)	Североуральск АВ (после подключения АСУ)
Экономические	0,4	0,402	0,408	0,4
Технологические	0,1	0,1	0,1	0,1
Организационные	0,5	0,4	0,204	0,5

Так как мы в наших расчетах рассматриваем конкурентоспособность всех представленных автовокзалов относительно Северного авто-

вокзала Екатеринбурга, то определяем значение интегрального показателя J_{CAB} как базовый относительно других по формуле

$$J = \frac{G_{r.T} \cdot G_{r.O}}{G_{r.Э}} \quad (2)$$

$$J_{CAB} = \frac{0,1 \cdot 0,5}{0,4} = 0,125$$

$$J_{ЮAB} = \frac{0,1 \cdot 0,4}{0,402} = 0,10$$

$$J_{CYPAB1} = \frac{0,1 \cdot 0,204}{0,408} = 0,05$$

$$J_{CYPAB2} = \frac{0,1 \cdot 0,5}{0,4} = 0,125.$$

На основании полученных интегральных показателей определим коэффициент конкурентоспособности

$$K_T = \frac{J_B}{J_L}, \quad (3)$$

где J_B – значение интегрального показателя базовой услуги;

J_L – значение интегрального показателя анализируемой услуги.

Базовая услуга – это элемент группы, по которой проводится оценка, являющаяся основой оценки. В наших расчетах за базовое значение мы принимаем $J_{CAB} = 0,125$

$$K_{ЮAB} = \frac{0,125}{0,1} = 1,25;$$

$$K_{AB \text{ Североуральск без ACY}} = \frac{0,125}{0,05} = 2,5;$$

$$K_{AB \text{ Североуральск с ACY}} = \frac{0,125}{0,125} = 1.$$

Вывод: На данном примере расчета коэффициента конкурентоспособности был представлен ряд важных характеристик автовокзалов, ко-

которые интересовали нас для анализа конкурентоспособности оказываемых услуг, перечень которых можно расширить. Но надо отметить, что многие характеристики имеют однотипные, шаблонные показатели и их почти нельзя усовершенствовать.

В этой связи на первый план выходят показатели скорости обслуживания и снижения потерь при оформлении пассажиров льготной категории. На основании полученных значений K_T мы можем сделать следующие выводы: проранжировав Автовокзалы по уровню конкурентоспособности относительно Северного автовокзала Екатеринбурга, выявили, что наиболее конкурентоспособен автовокзал, использующий автоматизированную систему АСУ «Е-Автовокзал». Наихудшие показатели имеет автовокзал Североуральска до оснащения системой АСУ, что говорит о низкой эффективности, привлекательности и конкурентоспособности автовокзалов, которые используют устаревшую систему продажи билетов.

Принимая во внимание, что значений $K_T < 1$ нет, мы делаем вывод о том, что автовокзалов, которые превосходят Северный автовокзал по представленным показателям, нет. Наиболее конкурентоспособен автовокзал Североуральска, т.к. он находится в одной системе АСУ «Е-Автовокзал» с Северным автовокзалом.

ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ, СВЯЗАННЫЕ С ОТСУТСТВИЕМ КВАЛИФИЦИРОВАННОГО ПЕРСОНАЛА

Соломатина А. С. (науч. рук. С. Г. Журавин)

*Магнитогорский государственный технический
университет им. Г. И. Носова,*

*455000, Челябинская обл., г. Магнитогорск, пр. Ленина, д 38,
кафедра экономики и коммерции, a.solomatina@gmail.com*

Постепенно развивающийся российский бизнес, в том числе – транспортный и сопутствующий ему, начинает обретать все более цивилизованные формы. Логично предположить, что это будет способствовать в будущем повышению спроса на рынке услуг страхования грузов. Однако на пути развития рынка страхования грузов в России стоит ряд актуальных проблем.

Страхование грузов предусматривает риски возникновения во время перевозки случаев повреждений, хищений или гибели грузов. Термин «перевозки» включает в данном случае момент приема груза со склада, перегрузку и хранение его на промежуточных складах, возможную смену перевозчика и/или транспортного средства и доставку груза