



ISSN 2072-8441

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

<http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup.html>

Козлов, В.С. Подходы к комплексной оценке транспортных возможностей региона с позиции потенциальных клиентов / В.С. Козлов // Экономика и управление. – 2013. – № 1 (33). – С. 94–99.

ПОДХОДЫ К КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ РЕГИОНА С ПОЗИЦИИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ КЛИЕНТОВ

В.С. Козлов^а

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

транспорт, транспортный фактор, оценка транспортного потенциала региона, сегмент, логистические подходы, конкурентоспособность региона, усовершенствование

АННОТАЦИЯ

В статье обоснованы критерии оценки видов транспорта в разрезе основных показателей, влияющих на выбор компании-перевозчика. Предложена модель совершенствования перевозочного процесса и определения возможных ошибок при транспортировке. Для дальнейшего развития транспортного потенциала и формирования конкурентоспособности региона необходимо постоянно заниматься совершенствованием методик оценки его составляющих с позиций потенциальных клиентов. Это разнообразные направления управленческих действий в цепочке процесса — от начальной стадии в виде заказа поставщика и обсуждения условий до разгрузки товара в месте назначения.

СТАТЬЯ ПОСТУПИЛА В РЕДАКЦИЮ

11 декабря 2012 г.

WEB

<http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.33/article.16.html>

APPROACHES TO INTEGRATED ASSESSMENT OF REGION'S TRANSPORT POTENTIAL FROM PROSPECTIVE CUSTOMERS' POINT OF VIEW

V.S. Kozlov^a

KEYWORDS

transport, transport factor, assessment of region's transport potential, segment, logistic approaches, region's competitiveness, improvement

ABSTRACT

In the light of the main indicators influencing on the choice of a carrier, assessment criteria of transportation modes are grounded. Improvement model of transportation process and definition of possible transportation errors are suggested. For further development of the transport potential and for region's competitiveness improvement it is necessary to work permanently on perfection of the assessment methods of its components from prospective customers' point of view. This are various directions of administrative actions in the process chain — from the initial stage in the form of supplier's order and negotiations before unloading of goods at destination point.

RECEIVED

December 11, 2012

WEB

<http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.33/article.16.html>

Введение

Развитие конкурентоспособности региона невозможно без определения и оценки его транспортного потенциала как одного из важнейших сегментов хозяйственного комплекса. Постоянное совершенствование отдельных сегментов транспортного потенциала является определяющим фактором и предпосылкой развития промышленности и сферы услуг региона.

Анализ работ современных украинских и зарубежных ученых в данной сфере дает основание утверждать, что влияние транспортного потенциала

на конкурентоспособность экономики регионов недостаточно исследовано. Перечень вопросов, которые поднимаются в работах таких ученых, как Р.А. Косогляд [2], В.П. Желинский [4], А.В. Перепелюк [8], Ю.М. Цветов, Ю.Ф. Кулаев и других, не охватывает проблем, возникающих в результате развития транспортного потенциала и особенностей его оценки с позиции потенциальных клиентов.

Для оценки составляющих транспортного потенциала региона необходимы анализ возможностей видов транспорта для определения вероятности его использования в логистической системе; разработка модели совершенствования перевозочного процесса; определение метода выявления возможных ошибок при планировании транспортировки.

^а Козлов Владислав Сергеевич, старший преподаватель кафедры менеджмента Донецкого института железнодорожного транспорта Украинской государственной академии железнодорожного транспорта

1. Определение взаимодействия показателей

Работа транспорта составляет материальную основу географического, отраслевого и международного разделения труда. Транспорт обеспечивает связи между производством и потреблением, удовлетворяет потребности населения в перевозках, имеет большое оборонное значение.

К транспортной системе предъявляются высокие требования по качеству, регулярности и надежности связи, сохранности груза, безопасности перевозки, скорости и качеству доставки. Надежная транспортная система – это четкое функционирование и соответствие стандартам научно-технического прогресса. В дальнейшем усиливаясь, она становится основой развития хозяйственного комплекса [1].

Влияние транспортного фактора на процессы роста национальной и региональной экономики зависит

от уровня развития транспортной системы. Чем лучше она развита, чем больше функционирует эффективных транспортных средств, тем благоприятнее положение любого объекта в регионе. Недостаточное использование транспортной системы ограничивает возможности формирования и развития хозяйств на отдельных территориях, тем самым снижая их конкурентоспособность.

Возникающие проблемы при транспортировке обусловлены разными причинами, но основными являются отсутствие качественной оценки всех факторов и ненадежные информационно-аналитические источники для конкретного региона. Это влияет на ряд управленческих процессов: временные рамки принятия решений, наличие рисков и др. Другие группы возникающих проблем, связанных с информационным обеспечением, и соответствующие системы отношений в рамках информатизации при транспортировке показаны на рис. 1.

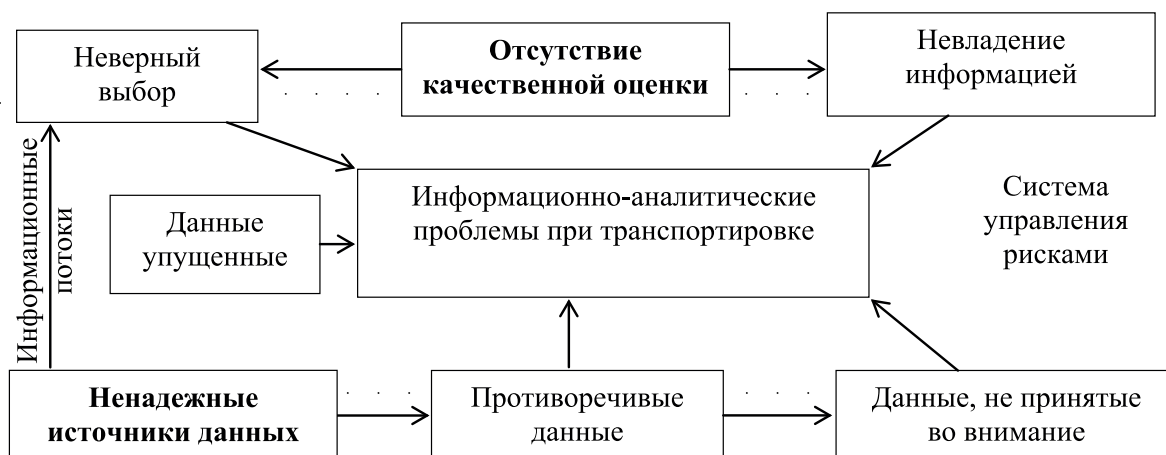


Рисунок 1 – Качественный граф связей в системе возникающих проблем транспортировки

Этот вариант графа предназначен, в частности, для определения и оценки уровня взаимодействия показателей, относящихся к способу и виду перевозочного процесса.

Для снижения процента потерь клиентов (или компании-перевозчика, учитывая договор) и исправления ситуации из-за ложного выбора видов и маршрута транспортировки необходима детальная оценка транспортного потенциала региона.

Транспортный фактор в известной мере определяет отраслевую и территориальную структуру хозяйственного комплекса. Это связано с тем, что на любую перевозку сырья, материалов или готовой продукции затрачивается какое-то количество труда. Вследствие этого растет, иногда весьма существенно, стоимость перевозимой продукции. Поэтому целесообразно размещать хозяйственные объекты там, где имеется наиболее разветвленная и качественная транспортная инфраструктура. Этот критерий формирует небольшие транспортные расходы. Такими местами в большинстве случаев являются населенные пункты, где пересекаются магистрали различных видов транспорта и осуществляется перевалка грузов [2].

Транспорт имеет ряд особенностей, которые необходимо учитывать при выборе способа перевозки:

- следствием его работы является не новый, а определенный полезный эффект, заключающийся в перемещении грузов и людей;
- на транспорте используется не сырье, а лишь средства производства и вспомогательные материалы;
- своей деятельностью он продолжает производственный процесс промышленности и сельского хозяйства в сфере обращения. Для него характерны линейное размещение и универсальность производственных связей с другими отраслями хозяйства.

2. Определение факторов, влияющих на оценивание транспортного потенциала региона

Развитие региона и определение его положения как конкурентоспособного формируется совокупностью определенных факторов его транспортного потенциала.

Транспортный потенциал региона – это комплексное функционирование транспортной системы со способностью наращивания возможностей, что стимулируют развитие регионального хозяйственного комплекса [3].

В современном транспортном комплексе выделяют шесть основных факторов, влияющих на выбор вида

транспорта: финансовая стабильность; скорость; цена; способность доставки груза в любую точку территории; наличие соответствующих технических средств; гарантии сохранности груза и доставки в срок.

Возможные направления оценки транспортного потенциала повышают эффективность его деятельности и предоставляют возможность заказчикам наиболее оптимально определять пути и условия транспортировки. Поэтому для практики хозяйствования и

управления важно точное определение масштаба действий в использовании весомых внешних и внутренних факторов (географические, научно-технические, экономические и др.).

Для качественной системной оценки и постоянного контроля процесса возникает необходимость конкретизировать действия для использования позитивной направленности факторов на ресурсные возможности предприятия (рис. 2).

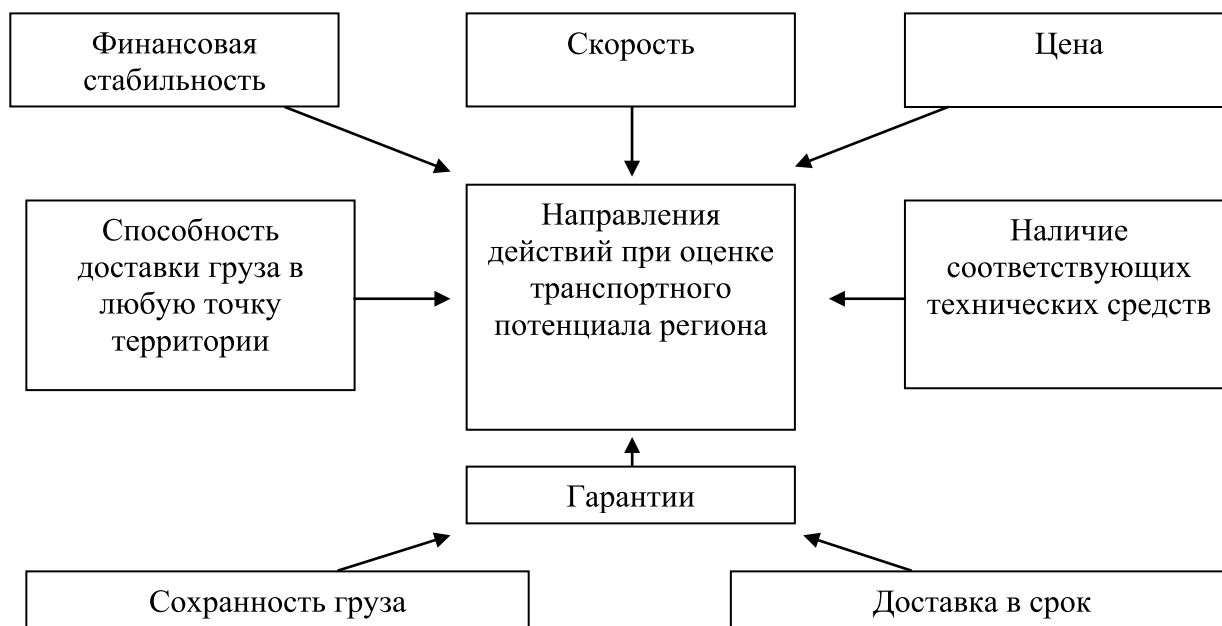


Рисунок 2 — Направления действий при оценке транспортного потенциала региона

1. *Скорость*. Например, железной дорогой груз может перевозиться с грузовой, большой или пассажирской скоростью. Вид скорости определяется в зависимости от того, сколько километров в сутки должен проходить груз.

2. *Финансовая стабильность* — одна из важнейших характеристик финансового состояния сегмента транспортного потенциала. Она связана с уровнем зависимости от кредиторов и инвесторов и характеризуется соотношением собственных и привлеченных средств. Этот показатель дает общую оценку финансовой стабильности. В мировой и отечественной учетно-аналитической практике разработана система показателей, характеризующих финансовую устойчивость предприятия.

3. *Цена* — денежное выражение стоимости товара. Цена является реальной, если существует равновесие между спросом и предложением. В других случаях колебание цен обуславливается не стоимостью, а иными причинами. Поэтому более универсальным определением цены является утверждение, что это денежная сумма, которую получают за конкретный товар или услугу. Разновидностями методик установления цен по географическому признаку является их расчет в каких-то базовых пунктах территории, а также определение зональных цен.

4. *Способность доставки груза в любую точку территории*. Возможность доставки груза в любое место региона зависит от средства использованного сегмента транспортного потенциала. В случае невозможности

доставки груза с помощью одного из сегментов используются такие системы перевозок, например трансмодальная или амодальная. Под трансмодальными понимаются перевозки различными видами транспорта по единым транспортным документам. Амодальная модель предполагает наличие одного диспетчерского пункта, различные маршруты перемещения транспортных средств, единую ставку фрахта и единую ответственность за груз [4].

5. *Гарантии*. Гражданским и Хозяйственным кодексами Украины регулируются такие виды договоров перевозки, как перевозка груза; перевозка пассажиров; фрахтование; соглашения транспортных организаций о порядке организации перевозок в прямом и смешанном сообщении; организация перевозок; договоры между транспортными организациями различных видов транспорта об обеспечении перевозок.

Используемые договоры отличаются признаками, правовыми значениями, субъектным составом, предметом обязательств и т.п. Все они регулируют правоотношения, возникающие в процессе перевозки. В.В. Витрянский считает, что в современных условиях уже нельзя говорить только об одном договоре, который сконструирован по модели реального договора, согласно которому перевозчик обязан доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его получателю или другому уполномоченному на то лицу, а грузоотправитель — оплатить провозную плату. Ныне это система договоров перевозки, к которой отно-

сят все вышеперечисленное относительно всех видов транспорта [5].

Договор перевозки груза — это договор, по которому перевозчик обязан доставить вверенный ему отправителем груз и выдать лицу, имеющему право на его получение, а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную плату [6, ст. 909]. Заключение такого договора подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом. Этот договор является реальным, поскольку обязательства перевозчика возникают лишь к тому грузу, который был сдан грузоотправителем и принят перевозчиком для его доставки в пункт назначения, и двусторонним договорным обязательством, потому что права и обязанности имеют и перевозчик, и грузоотправитель. Кроме этого, соглашения между транспортными организациями о перевозках груза представляют собой договоры, в которых предусмотрены порядок передачи, приема груза с одного вида транспорта на другой, когда перевозка осуществляется различными его видами по единому перевозочному документу, а также условия осуществления перевозок.

6. *Наличие соответствующих технических средств.* Система транспортирующих средств исключает или сводит к минимуму использование арендных средств транспортировки или погрузочно-разгрузочные работы и является неотъемлемой частью комплексной насыщенности и многогранности транспортных средств любого логистического предприятия.

3. Циклический процесс непрерывных улучшений перевозочного процесса

Существует много внутренних и внешних причин, которыми обуславливаются потребности совершенствования процессов оценки и выбора на современных рынках транспортировки. Здесь имеют место следующие тенденции:

- уровень показателей большинства процессов со временем снижается, если его не поддерживать. Это означает, что только для поддержания текущих показателей следует проводить некоторый объем работ по обновлению технической базы;

- если какая-то организация не совершенствуется, то следует признать, что этим активно занимаются конкуренты;

- современные потребители становятся все более и более требовательными. Уровень поставок и их качество все время растут и имеют элементы упрощения (хотя бы в пределах документооборота). Это, в свою очередь, приводит к стремительному росту ожидания потребителей. Не всегда их можно превзойти, что считается идеальной ситуацией. По крайней мере, им нужно соответствовать.

Неспособность менеджмента прогнозировать и предвидеть проблемы породила рост трудоемкости, потерю материалов и машинного времени. Все это увеличило затраты производителя и цену, которую покупатель должен платить. Потребитель далеко не всегда желает возмещать эти потери. Неизбежным результатом является утрата рынка.

Для адаптации в вопросах совершенствования процесса перевозок и оценки автор статьи рекомен-

дует использовать цикл В. Деминга [7], который описывает управление обратной связью и демонстрирует общий подход к непрерывному совершенствованию в пределах транспортного процесса.

Можно адаптировать цикл В. Деминга к общим действиям как в рамках совершенствования процесса транспортировки, так и при оценке отдельных составляющих транспортного потенциала региона.

Далее будет кратко представлена характеристика фаз совершенствования процесса транспортировки и использования транспортного потенциала региона:

- *фаза планирования*: анализируется проблема и определяются действия по ее разрешению. Иными словами, планируется процесс совершенствования;

- *активная фаза*: реализуются решения, принятые в предыдущей фазе. Ее цель — эксперимент с решением;

- *фаза оценки или контроля*: проводятся измерения для определения того, как помогли проведенные действия решению проблемы, т.е. измеряются и анализируются показатели;

- *заключительная фаза*: процесс модифицируется в соответствии с теми действиями, которые дали желаемый результат. В результате выполнения всех четырех фаз работы формируется качественно новый процесс.

Отражая процесс перевозки грузов и его усовершенствование, на рис. 3 представлены общие составляющие графического наполнения управленческих процедур.

Круг делится на четыре сектора (внедрение и адаптация, планирование, производственная функция, проверка).

Управленческие процедуры имеют определенную последовательность, но она не является жесткой и может корректироваться.

На каждом этапе возможны изменения и наличие специфического наполнения, например, информационно-аналитического.

Главная идея цикла В. Деминга заключается в описании систематического подхода к улучшению, это непрерывность процесса и возможность выбора наиболее выгодного варианта для транспортировки груза.

Оценивание показателей происходит согласно рис. 3. В управлении процедур 8 оценивается уровень показателей: выявление приоритетных показателей, сравнительные характеристики видов транспорта, отвечающие требованиям, возможности транспортировки груза точно в срок и без потери качества

Когда процесс совершенствования только начинается, это всегда связано с предыдущими измерениями текущих показателей. Результаты их измерений создают базу для планирования дальнейшего совершенствования.

В целом фаза оценки показателей позволяет понять, насколько эффективны условия транспортировки и введенные улучшения. Когда этот циклический процесс запущен, после каждого оборота результаты текущих измерений можно сравнить с результатами соответствующих измерений, выполненных в предыдущем цикле. Это покажет, достаточными ли были введенные улучшения, дают ли эффект затраченные усилия. В то же время уровень показателей можно сравнить с уровнями различных внешних эталонов.

Это может дать дополнительные импульсы и информацию для планирования следующего цикла усовершенствования.

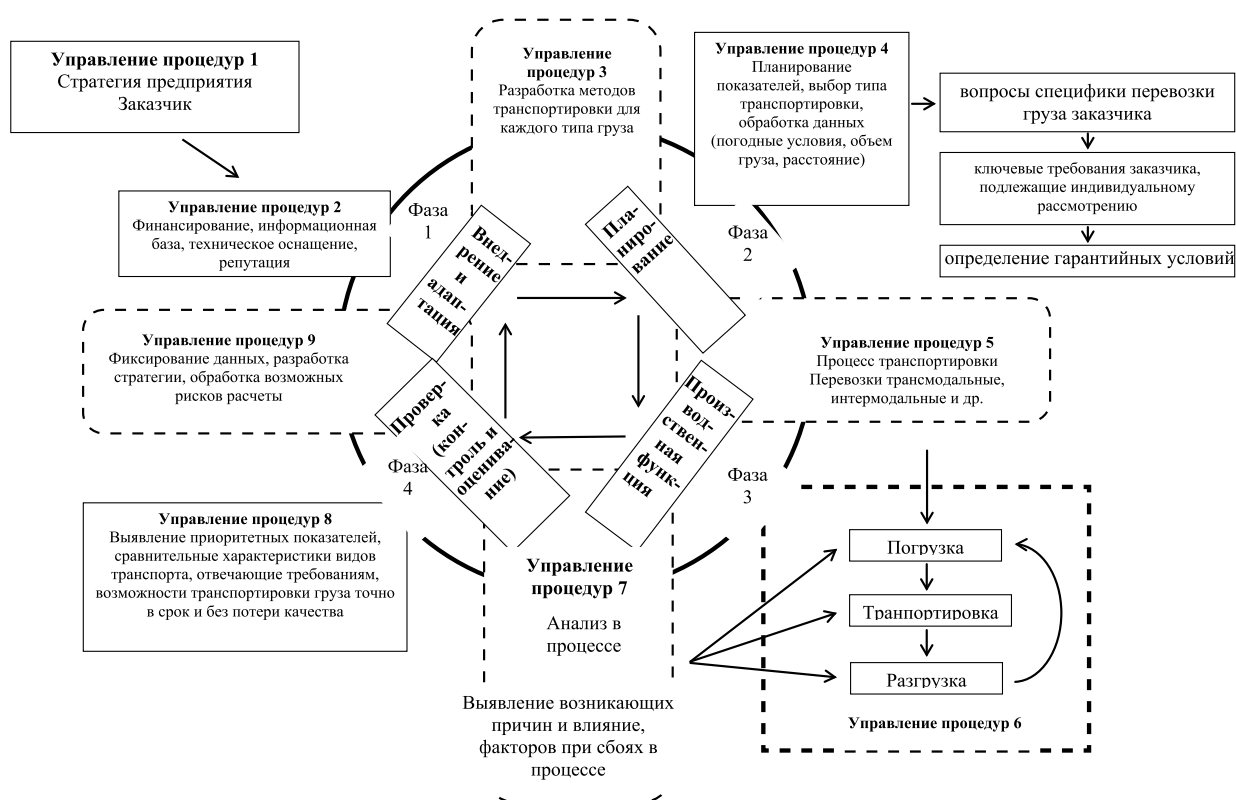


Рисунок 3 — Управленческий цикл процесса перевозки грузов и его совершенствование

В фазе планирования устанавливаются приоритеты в соответствии с теми процессами, которые нуждаются в улучшении.

Приоритетность касается выбора типа транспортировки, определения вопросов специфики перевозки груза, ключевых требований заказчика, подлежащих индивидуальному рассмотрению, определения гарантийных условий. Основным результатом этой фазы процесса — составление рейтинга последовательности приоритетов.

Другой важный элемент этой фазы — назначение ответственных за организацию планирования и совершенствование показателей. Вместо того чтобы приступать к действиям на основе частных инициатив, надо сознательно все выстроить так, чтобы транспортировка проводилась в соответствии с определенными требованиями.

Следующий элемент совершенствования показателей — активная фаза процесса. В ней элементы совершенствования транспортировки внедряются согласно рейтингу, составленному на предыдущей фазе. Эта модель не указывает, как именно можно добиться улучшений, однако она предполагает, что и малые постепенные улучшения, и более масштабные прорывы могут стать частью конечного результата.

Если циклический процесс непрерывных улучшений запущен, то результаты инициатив по совершенствованию будут измеряться в фазе оценки показателей.

Если окажется, что нововведения дают удовлетворительные результаты в фазе внедрения, то их следует определить как новый стандарт.

Заключение

Для дальнейшего развития транспортного потенциала и формирования конкурентоспособности региона необходимо постоянно заниматься совершенствованием методик оценки его составляющих с позиций потенциальных клиентов. Это разнообразные направления управленческих действий в цепочке процесса — от начальной стадии заказа поставщика и обсуждения условий до разгрузки товара в месте назначения.

Возможность дальнейшего развития отдельных сегментов транспортного потенциала является определяющим фактором и предпосылкой развития промышленности и сферы услуг региона. Особую значимость предлагаемый подход к оценке элементов транспортного потенциала будет иметь по отношению к новым продуктам, новым видам услуг, что особо востребованы в транспортной отрасли Украины.

Выпустив ту или иную новинку на транспортный рынок, руководство транспортной компании надеется, что у нее будет долгая и удачная жизнь. Хотя нельзя рассчитывать, что новая услуга будет вечной, компания стремится обеспечить получение солидной прибыли сразу же в качестве компенсации за все свои усилия и риск, которые в таких случаях неизбежны. Но у каждого товара или услуги на любом рынке, в том числе и на транспортном, есть жизненный цикл, характер и протяженность которого нелегко предугадать [8].

Совершенствование транспортной логистики пассажирских перевозок должно обеспечить рост их объемов по всем видам транспорта и сформировать систему научно обоснованных управленческих действий в направлении информационного обеспече-

ния, выработки методов оценки и диагностирования сложных процессов транспортировки.

Литература / References

1. Козлов, В.С. Сучасний стан транспортного потенціалу Республіки Білорусь / В.С. Козлов // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право): наук. журн. — К.: НАУ. — 2011. — № 4. — Т. 2. — С. 91—96.
2. Косогляд, Р.А. Классификация комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок / Р.А. Косогляд // Железнодорожный транспорт. — 2008. — № 3. — С. 53—56.
3. Козлов, В.С. Складові транспортного потенціалу регіону / В.С. Козлов, О.В. Фінагіна // Менеджер: зб. наук. праць Донецького держ. ун-ту управління: Вісник Дон. держ. ун-ту управ. — № 4 (54). — Донецьк: Вид-во ДонДУУ, 2010. — С. 174—179.
4. Желінський, В.П. Необхідність і перспективи утвердження України як транзитної держави / В.П. Желінський // Митна справа. — 2002. — № 4. — С. 16—22.
5. Витрянский, В.В. Договорное право: в 4 кн. / В.В. Витрянский, М.И. Брагинский. — М., 2003. — Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта.
6. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40—44.
7. Deming, W.E. Out of the Crisis: Quality, Productivity and Competitive Position / W.E. Deming. — Cambridge: Cambridge University Press, 1986. — P. 88.
8. Перепелюк, А.В. Основы маркетинга на железнодорожном транспорте / А.В. Перепелюк, Г.Д. Эйтулис. — Днепропетровск: 1996. — С. 104.