

**ГОУ ВПО «СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

На правах рукописи

МАРЦЕВА ТАТЬЯНА ГЕННАДЬЕВНА

**ОЦЕНКА И УПРАВЛЕНИЕ КОНКУРЕНТНЫМИ
ПРЕИМУЩЕСТВАМИ ОРГАНИЗАЦИИ
(на примере грузовых автотранспортных организаций)**

Специальность 08.00.05

«Экономика и управление народным хозяйством (маркетинг)»

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Ставрополь

2007

Работа выполнена на кафедре логистики и управления на транспорте
ГОУ ВПО «Северо-Кавказский государственный технический университет»

Научный руководитель:	кандидат экономических наук, профессор Березовская Алла Васильевна
Официальные оппоненты:	доктор экономических наук, профессор Нагапетьянц Нестер Акопович кандидат экономических наук, доцент Лазарева Наталья Вячеславовна
Ведущая организация:	Кубанский государственный аграрный университет

Защита состоится 22 октября 2007 года в 11 часов на заседании диссертационного совета ДМ 212.245.08 при ГОУ ВПО «Северо-Кавказский государственный технический университет» по адресу: 355029, Ставрополь, пр. Кулакова, д. 2а, ауд. 405.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Северо-Кавказского государственного технического университета по адресу: 355029, Ставрополь, пр. Кулакова, д. 2а.

Автореферат разослан 21 сентября 2007 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
к.э.н., доцент

О.А. Алексеева

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Возможность свободной конкурентной борьбы между рыночными субъектами – одно из условий реального существования рынка. Соответственно, наличие свободной конкуренции может рассматриваться как один из главных признаков рыночных отношений в экономике. Рыночная экономика, характеризующаяся высокой степенью неопределенности в поведении потребителей и конкурентов, а также будущих изменений в окружающей среде организации, определяет необходимость надежных ориентиров развития и адекватных обобщающих сравнительных оценок результатов деятельности организаций. Ключевыми индикаторами, отражающими способность какого-либо рыночного субъекта выживать и развиваться в условиях свободной состязательности, является уровень конкурентных преимуществ субъекта и его конкурентоспособность.

В результате приватизации и акционирования усилилась конкуренция на рынке товаров (услуг). Это обусловлено появлением многочисленных организаций различных организационно-правовых форм и форм собственности и активизацией их роли как хозяйствующих субъектов рынка. В современных условиях организации работают в условиях риска и неопределенности внутренней и внешней среды, оказывающих влияние на их конкурентоспособность.

Значительные резервы повышения конкурентоспособности организации заложены в ее конкурентных преимуществах, формирующихся в основном за счет факторов внутренней среды самой организации.

Развитие конкурентных преимуществ организации и управление данным процессом требует совершенствования методического инструментария и технологий, позволяющих проводить мониторинг способности и потенциальных возможностей организации вести конкурентную борьбу в условиях рыночной экономики.

Необходимость дальнейшего совершенствования методических основ оценки конкурентных преимуществ организации и управления ими требуют постановки и решения ряда конкретных задач. Среди таких задач – уточнение сущности конкурентных преимуществ, количественная и качественная их оценка и другие.

Все вышеперечисленной обусловило актуальность темы диссертационного исследования.

Состояние изученности проблемы. Теоретические основы исследований разновидностей, форм, методов конкурентной борьбы предприятий (организаций), оценка их конкурентоспособности и конкурентных преимуществ заложили зарубежные исследователи – Ф. Котлер, Э. Чемберлин, Р. Уотермен, М. Портер, И. Ансофф и другие исследователи.

Существенный вклад в исследование методологических аспектов анализа конкурентоспособности и конкурентных преимуществ внесли отечественные ученые Г.Л. Азоев, О.В. Аристов, В.М. Баутин, Е.В. Будрина, А.А. Бачурина, С.М. Аболонина, Т.П. Данько, В.Т. Денисов, П.С. Завьялов,

О.И. Клименко, М.Г. Миронов, Е.А. Михайлова, Н.А. Нагапетьянц, Д.Т. Новиков, И.В. Раздольская, Е.В. Попов, Р.А. Фатхутдинов, А.Ю. Юданов и др.

Несмотря на наличие несомненных достижений в этой области, непрерывность развития экономики и ее современное состояние требует дальнейших исследований, направленных на обоснование и разработку методов и моделей количественной оценки конкурентных преимуществ организаций, а также совершенствования методических основ стратегического управления развитием конкурентных преимуществ организации. Необходимость решения этих проблем обуславливает актуальность выбранной темы, определяет цель, задачи и содержание диссертации.

Тема диссертационного исследования соответствует пункту 3.9 Паспорта специальностей ВАК (экономические науки) – повышение конкурентоспособности товаров / организаций, стратегия и тактика ведения конкурентной борьбы.

Целью диссертационного исследования является развитие теоретических и методических положений оценки и стратегического управления конкурентными преимуществами организации на базе исследования факторов ее внутренней среды (на примере грузовых автотранспортных организаций).

В соответствии с данной целью в диссертации были постановлены и решены следующие задачи:

- выявлены и проанализированы теоретические положения, используемые для оценки и управления конкурентными преимуществами организации, а также конкретизирован понятийный аппарат, составляющий основу исследования;
- исследованы особенности формирования внутренней и внешней среды грузовых автотранспортных организаций в России на примере Ставропольского края в современных условиях;
- обоснован методический подход к оценке факторов, определяющих конкурентные преимущества грузовой автотранспортной организации;
- сформированы методические основы классификации автотранспортных организаций и выбора эталонной организации;
- разработан методический подход к анализу и оценке конкурентных преимуществ автотранспортной организации;
- разработана методика комплексного прогнозирования развития конкурентных преимуществ автотранспортной организации;
- предложена оптимизационная модель выбора стратегии управления конкурентными преимуществами организации;
- выработаны методические рекомендации по формированию конкурентной стратегии автотранспортной организации.

Предметом исследования являются объективные экономические процессы и факторы внутренней среды, определяющие уровень конкурентных преимуществ организации, а также методические основы оценки конкурентных преимуществ организации и формирования стратегии их развития.

Объектом исследования выбраны организации грузового автомобильного транспорта России в целом и, в частности, организации Ставропольского края различных организационно-правовых форм.

Теоретической и методологической основой исследования явились труды отечественных и зарубежных ученых в области теории и практики конкуренции, основы теории управления, теории и практики маркетинга, теории нечетких множеств, методы факторного анализа, методы прогнозирования. Методика исследования основана на критическом анализе современных подходов в области совершенствования количественной оценки конкурентных преимуществ организаций, функционирующих в конкурентной среде.

Информационной базой исследования послужили материалы Федеральной службы государственной статистики, территориального органа федеральной службы государственной статистики по Ставропольскому краю, статистической и бухгалтерской отчетности автотранспортных организаций Ставропольского края, а также результаты выборочных статистических обследований, выполненных автором в ходе проведения настоящего диссертационного исследования. Обработка информации проводилась с использованием компьютерных технологий с применением программного продукта STATISTICA 6.0.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что в нем поставлена и решена научная проблема разработки теоретических и методических основ оценки конкурентных преимуществ автотранспортной организации, а также формирования стратегий их развития на базе исследования факторов внутренней среды организации.

Основные элементы научной новизны, составляющие предмет защиты, заключаются в следующем:

- уточнено представление о конкурентном преимуществе организации как сложном многоаспектном явлении, интегрирующем в себе уровень удовлетворения требований со стороны потребителей производимых услуг в целевом рыночном сегменте и превосходство организации в отношении состояния и развития факторов ее внутренней среды, и специфическом объекте управления, имеющем комплексную природу и требующем формирования соответствующей конкурентной стратегии развития;

- обоснован и предложен методический подход к оценке факторов внутренней среды автотранспортной организации, определяющих ее конкурентные преимущества, базирующийся на применении инструментария теории размытых множеств;

- разработан методический подход к оценке интегрированных характеристик изменения факторов, определяющих конкурентные преимущества автотранспортной организации с использованием методов факторного анализа;

- сформированы методические основы классификации грузовых автотранспортных организаций по уровню их конкурентных преимуществ на базе использования многомерных экономико-статистических методов;

- разработана методика рейтинговой оценки конкурентных преимуществ грузовой автотранспортной организации с применением многокритериальных методов;

- предложен методический подход к построению профиля конкурентных преимуществ грузовой автотранспортной организации, являющегося основой для формирования конкурентных стратегий развития преимуществ данной организации на рынке транспортных услуг;

- сформированы методические основы комплексного прогнозирования развития конкурентных преимуществ автотранспортной организации на основе построения сценария их развития с использованием групповых экспертных оценок, позволяющая объединить пассивный и активный прогноз в единую схему прогнозирования;

- обоснована необходимость и предложена оптимизационная модель формирования стратегии управления конкурентными преимуществами автотранспортной организации, базирующаяся на построении модели целочисленного программирования; выработаны рекомендации по формированию конкурентной стратегии организации.

Практическая значимость диссертационной работы определяется возможностью широкого использования в текущей и перспективной работе субъектов автомобильного транспорта результатов исследования и рекомендаций по оценке и стратегическому управлению развитием конкурентных преимуществ грузовых автотранспортных организаций на рынке транспортных услуг.

Предлагаемые методические подходы к оценке конкурентных преимуществ организации могут быть применены не только на грузовом автомобильном транспорте, но и в других отраслях экономики для решения проблем адаптации в конкурентной среде.

Апробация работы и внедрение результатов исследования. Материалы диссертационного исследования использованы Министерством промышленности, транспорта и связи Ставропольского края при разработке концепции развития грузового автомобильного транспорта Ставропольского края (справка о внедрении от 14.12.2006 г.). Разработанные методические основы и рекомендации выполненного исследования приняты к внедрению и используются в деятельности Автобазы ОАО «Новоросцемент» г. Новороссийск (справка о внедрении от 14.02.2007 г.), ОАО АТП «Ставропольское-2» г. Ставрополь (справка о внедрении от 01.11.2006 г.).

Результаты исследования используются в учебном процессе ГОУ ВПО «Северо-Кавказский государственный технический университет» (справка о внедрении от 20.02.2006 г.).

Концептуальные положения и результаты диссертационной работы докладывались и получили одобрение на VI Международной научно-практической конференции «Логистика: современные тенденции развития» (г. Санкт-Петербург, 2007 г.), на III Международной научно-практической конференции «Научное пространство Европы – 2007» (г. Днепропетровск,

2006 г.), а также на городской научно-практической конференции, проводимой в г. Новороссийске в 2006 году.

Публикации. По теме диссертации опубликовано 8 работ, общим объемом 4,79 п.л. (авторских 2,6 п.л.).

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и приложений. Она содержит 41 таблицу, 21 рисунок, 15 приложений. Список использованных источников включает 268 наименований.

Во введении обосновывается выбор темы диссертационного исследования, ее актуальность, сформулированы цель и задачи работы, указан объект исследования, отражены его научная новизна и практическая значимость работы.

В первой главе «Теоретические основы оценки и управления конкурентными преимуществами организации» выявлены и проанализированы проблемные вопросы теоретических положений оценки конкурентных преимуществ организаций, конкретизирован понятийный аппарат, составляющий основу исследования конкурентных преимуществ и конкурентоспособности организаций, проанализированы особенности формирования конкурентного положения организации на рынке производимых услуг; уточнено представление о конкурентных преимуществах организации как о специфическом объекте управления в условиях конкурентной среды.

Во второй главе «Методические основы классификации организаций отрасли в конкурентной среде (на примере грузовых автотранспортных организаций)» выполнен анализ состояния и тенденций развития внутренней и внешней среды грузовых автотранспортных организаций в современных условиях; разработан методический подход к оценке факторов внутренней среды грузовой автотранспортной организации, определяющих ее конкурентные преимущества, исследованы главные компоненты конкурентных преимуществ грузовой автотранспортной организации, сформированы методические основы классификации организаций, приведены результаты их апробации на материалах грузового автомобильного транспорта Ставропольского края.

В третьей главе «Оценка и стратегическое управление конкурентными преимуществами автотранспортных организаций» разработан методический подход к анализу конкурентных преимуществ автотранспортной организации. Сформированы методические основы комплексного прогнозирования развития конкурентных преимуществ грузовой автотранспортной организации, исследована результативность разработки методов и моделей прогнозирования, предложена оптимизационная модель формирования стратегии управления конкурентными преимуществами организации, выработаны методические рекомендации по формированию конкурентной стратегии организации.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ

По мере перехода российской экономики на рыночные методы хозяйствования все очевиднее становится актуальность проблемы конкуренции. Наличие конкуренции на рынке услуг требует обеспечения конкурентоспособности организации и производимых ею услуг.

Управление конкурентоспособностью организации требует исследования конкурентных преимуществ как самой организации, так и ее конкурентов на рынке.

С нашей точки зрения, конкурентные преимущества организации являются результатом интеграции базовых факторов, а именно: степени удовлетворения требований со стороны потребителей производимых услуг данной организацией в целевом рыночном сегменте и превосходства данной организации в отношении состояния и развития факторов ее внутренней среды, определяющих себестоимость производимых услуг, т. е. ценовые преимущества. В ходе исследования было установлено, что конкурентные преимущества организации имеют комплексную природу. Следует различать конкурентные преимущества внешние и внутренние. Внешнее конкурентное преимущество основывается на отличительных качествах производимых услуг, которые образуют ценность для их потребителей в целевом рыночном сегменте. Внутреннее конкурентное преимущество организации базируется на превосходстве состояния и развития факторов внутренней среды организации, формирующие ценовые преимущества и качественные характеристики производимых услуг.

По нашему мнению, конкурентные преимущества организации являются многоаспектным явлением и специфическим объектом управления. Специфика конкурентных преимуществ организации как объекта управления в значительной степени определяется состоянием и развитием самой организации.

В диссертационной работе проанализированы основные факторы, определяющие конкурентное положение организации на рынке производимых услуг. По нашему мнению, конкурентное положение организации, в том числе и автотранспортной, на рынке определяется двумя группами факторов: факторами конкурентной рыночной среды и факторами конкурентоспособности организации.

В последние годы произошли существенные изменения в сфере развития рынка транспортных услуг и, в частности, значимые изменения в состоянии и тенденциях развития субъектов рынка – грузовых автотранспортных организаций.

В настоящее время ликвидирована монополия государственных предприятий. Более 35% автотранспортного комплекса России находится в частной собственности. В результате акционирования и приватизации произошла дифференциация автотранспортных организаций по формам собственности; в Ставропольском крае более 85% объемов перевозок грузов выполняется в негосударственном секторе. Это является подтверждением реально сформирова-

рованного рынка транспортных услуг, основная масса которого состоит из самостоятельных, объективно свободных продавцов, выполняющих услуги по заказу клиента, и ведомственных предприятий, обслуживающих собственные потребности.

Существенно изменилась структура автотранспортных организаций (АТО). Количество АТО с численностью подвижного состава более 100 единиц значительно сократилось и составило в 2006 году 1,6% от всех грузовых автотранспортных организаций Ставропольского края. Организации, имеющие грузовые автомобили в количестве 1-9 единиц составили в 2006 году 64,7%. Доля данных организаций стабильно растет ежегодно в течение последних шести лет. Рост количества малых предприятий, занимающихся грузовыми автомобильными перевозками, способствовал резкому усилению конкуренции внутри рынка транспортных услуг. Вместе с тем, доля подвижного состава, находящегося в эксплуатации свыше 10 лет, постоянно растет. В настоящее время на автомобильном транспорте РФ число грузовых автомобилей возраста более 10 лет составляет более 60%; возрастная группа грузовых автомобилей до 3,5 лет в структуре парка менее 10%, что свидетельствует о высоком износе подвижного состава и, следовательно, недостаточно эффективной работе последнего, невозможности качественно удовлетворять требования клиентуры при перевозке грузов и, как следствие, низкой конкурентоспособности АТО. Очевидно, в этих условиях АТО нуждается в исследовании и оценке конкурентных преимуществ, формирующихся за счет факторов внутренней среды организации.

В диссертации обоснована необходимость совершенствования теоретических и методических подходов к оценке внутренних конкурентных преимуществ грузовых АТО.

По нашему мнению, определение и стратегическое управление внутренними конкурентными преимуществами автотранспортной организации должны базироваться на тщательном анализе и оценке факторов внутренней среды АТО, определяющих ее конкурентоспособность. Проведенный в ходе диссертационного исследования анализ содержания гипотетического перечня значимых факторов, формирующих конкурентные преимущества АТО, позволил автору распределить факторы на восемь самостоятельных групп (рис. 1). Автор в диссертационном исследовании предложил и обосновал методический подход к комплексной оценке факторов внутренней среды АТО, определяющих ее конкурентные преимущества, базирующийся на применении инструментария теории размытых множеств и методов экспертной оценки.

Для использования данных методов в диссертации разработана количественная шкала интенсивности оценок факторов, определяющих конкурентные преимущества и предложены стандартные оценки функции принадлежности, а также сформирован необходимый набор лингвистических оценок исследуемых факторов.

Комплексную оценку группы факторов, определяющих конкурентные преимущества АТО (рис. 1), предложено рассчитывать по формуле:

$$Y_i = \sum_j \lambda_{ij} \cdot \mu_{ij} / m, \quad i = \overline{1, n}; \quad j = \overline{1, m} \quad (1)$$

где Y_i – комплексная оценка i -й группы факторов, определяющих конкурентные преимущества организации;

μ_{ij} – значение функции принадлежности j -го фактора, входящего в i -ю группу факторов;

λ_{ij} – коэффициент важности j -го фактора, входящего в i -ю группу факторов;

m – число факторов в группе;

n – число групп факторов.

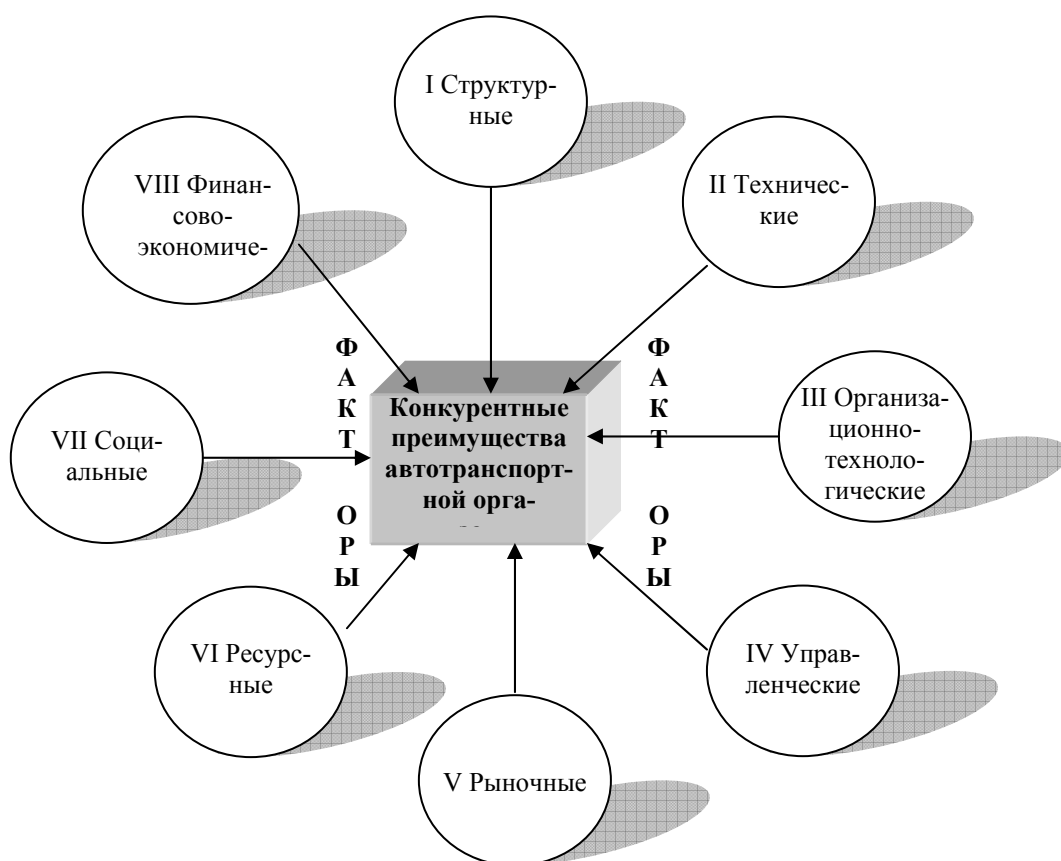


Рисунок 1 – Группы факторов, формирующих конкурентные преимущества грузовой автотранспортной организации

Комплексная оценка факторов Y_i представляет собой характеристику, полученную в результате исследования совокупности локальных факторов, отражающих тот или иной аспект формирования конкурентных преимуществ АТО, содержащую обобщающие выводы о степени влияния этих факторов на результаты деятельности данной организации.

Каждый локальный фактор, формирующий конкурентные преимущества АТО имеет собственную степень колеблемости и динамику изменения. В этих условиях сделать адекватный вывод о конкурентных преимуществах организации в целом на основании точечной информации о значениях локальных факторов не представляется возможным.

В диссертационном исследовании разработан методический подход к оценке интегрированных характеристик изменения факторов, определяющих конкурентные преимущества АТО.

Автором проведена группировка 48 локальных факторов по 12 грузовым автотранспортным предприятиям Ставропольского края. На основе реально существующих связей исследуемых локальных факторов выделены три латентных фактора, определяющих конкурентные преимущества АТО. Выделение латентных факторов автором произведено с использованием метода главных компонент путем сжатия анализируемого исходного пространства локальных факторов, определяющих конкурентный преимущества организации, и перехода от исходных данных к главным компонентам.

Выделенные главные компоненты конкурентных преимуществ АТО Ставропольского края интерпретированы как Z_1 – оценка ресурсного обеспечения процесса производства транспортных услуг; Z_2 – оценка финансовой устойчивости и эффективности функционирования АТО на рынке транспортных услуг; Z_3 – оценка уровня организации доставки грузов.

Экономическая интерпретация Z_1 , Z_2 , и Z_3 была выполнена на базе оценки структуры главных компонент, т. е. на основе оценки коэффициентов важности локальных факторов, определяющих значения k -й главной компоненты (Z_k , $k = \overline{1,3}$).

Главные компоненты есть интегрированные характеристики конкурентных преимуществ грузовых АТО. Значения главных компонент пропорциональны части общей дисперсии исходных локальных факторов, приходящихся на соответствующую компоненту, т. е. объясняемую ею. Все три выделенные главные компоненты в совокупности объясняют изменчивость 48 исходных факторов, определяющих конкурентные преимущества грузовых АТО Ставропольского края на 83,42%.

Выполненные расчеты показали, что грузовые АТО Ставропольского края имеют различные значения главных компонент, что обусловлено различным уровнем вариации конкурентных преимуществ организаций.

Оценка конкурентных преимуществ организаций базируется на результатах сравнительного анализа их преимуществ с эталонной грузовой АТО. Для проведения сравнительного анализа автором разработана методика классификации грузовых автотранспортных организаций по уровню их конкурентных преимуществ на основе использования многомерных экономико-статистических методов (метода главных компонент и метода кластерного анализа).

На основе выделенных главных компонент конкурентных преимуществ грузовых АТО, с использованием кластерного анализа методом k -средних двенадцать организаций Ставропольского края разбиты на три кластера. В первый кластер вошли АТО, имеющие наихудшее значение локальных факторов, характеризующих финансовую устойчивость и эффективность функционирования. Во второй кластер отнесены организации, имеющие наихудшие значения локальных факторов, характеризующие ресурсное

обеспечение процесса производства транспортных услуг. Автотранспортные организации, вошедшие в третий кластер, имеют наилучшее значение факторов, характеризующих обеспечение процесса производства транспортных услуг и наиболее высокие средние значения факторов, определяющих их финансовую устойчивость и эффективность функционирования.

В диссертационном исследовании на основе использования многокритериальных методов разработана методика рейтинговой оценки конкурентных преимуществ грузовой АТО. Анализ и определение конкурентных преимуществ организаций проводились в каждом кластере путем сравнения обобщенной оценки преимуществ АТО с ее значением для эталонной организации данного кластера. Обобщенная оценка, синтезирующая в себе информацию о конкурентных преимуществах грузовой АТО, была определена посредством свертывания интегральных оценок (главных компонент Z_1 , Z_2 , и Z_3). Основой свертывания является определение коэффициентов значимости для каждой интегральной оценки с использованием групповой экспертной оценки. Эталонной организацией в каждом кластере является АТО с максимальной обобщенной оценкой. Для первого кластера эталон – это ЗАО «АТП-3», для второго кластера – ОАО «АТП-4» и для третьего кластера – ОАО «Ставропольское-2».

Апробация методики рейтинговой оценки конкурентных преимуществ автором выполнена на статистических данных двенадцати грузовых АТО Ставропольского края.

Для обоснования альтернативных стратегий развития конкурентных преимуществ грузовых АТО в диссертационной работе предложен методический подход к определению и анализу уровня преимуществ организаций с последующим построением их профиля (рис. 2). Данный подход базируется на балльных оценках конкурентных преимуществ АТО, получаемых экспертным методом.

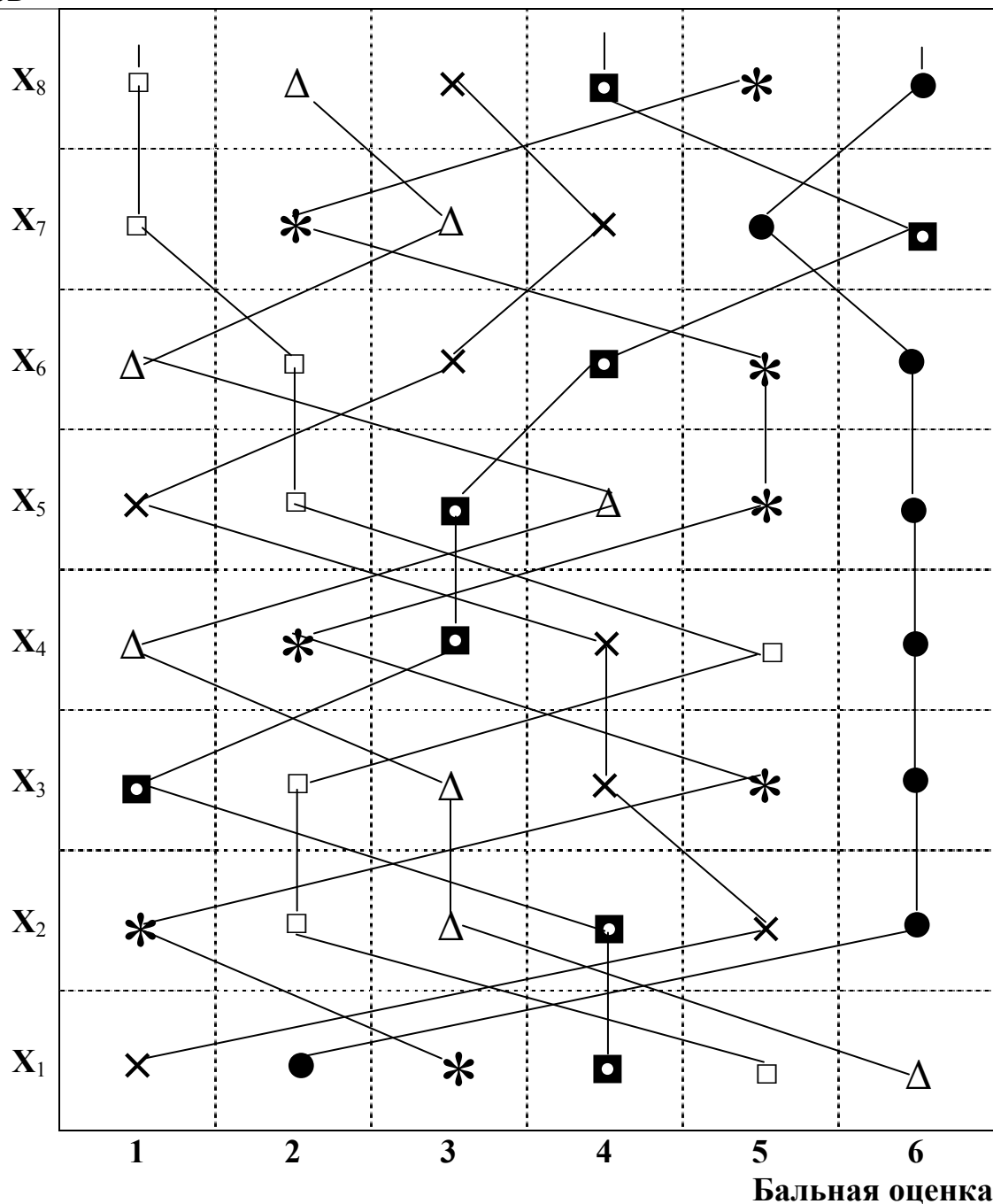
Построение профиля факторов, определяющих конкурентные преимущества организации, выполняется для каждой АТО и эталонной организации соответствующего кластера. Наибольшие конкурентные преимущества имеет та АТО, чей график расположен правее. Построение профиля позволяет выделить факторы, формирующие конкурентные преимущества АТО, по которым организация имеет наилучшие значения.

Анализ данных (рис. 2) позволяет выделить слабые и сильные стороны в формировании конкурентных преимуществ анализируемых автотранспортных организаций.

Построенный профиль факторов, формирующих конкурентные преимущества автотранспортной организации, является основой для выбора альтернативных стратегических направлений развития АТО, ее преимуществ на рынке транспортных услуг.

Алгоритм исследования конкурентных преимуществ грузовой АТО и формирования стратегии их развития приведен на рисунке 3.

Группы факторов



— Δ —	ОАО «Ставропольстройтранс»
— □ —	ОАО «Верхнерусское АТП»
— × —	ОАО «Автомобилист - 2»
— ● —	ЗАО «АТП -3» (эталон 1 кластера)
— * —	ОАО «Автотранс»
— ■ —	ОАО «Шпаковское АТП»

Рисунок 2 – Профиль факторов, определяющих конкурентные преимущества АТО первого кластера

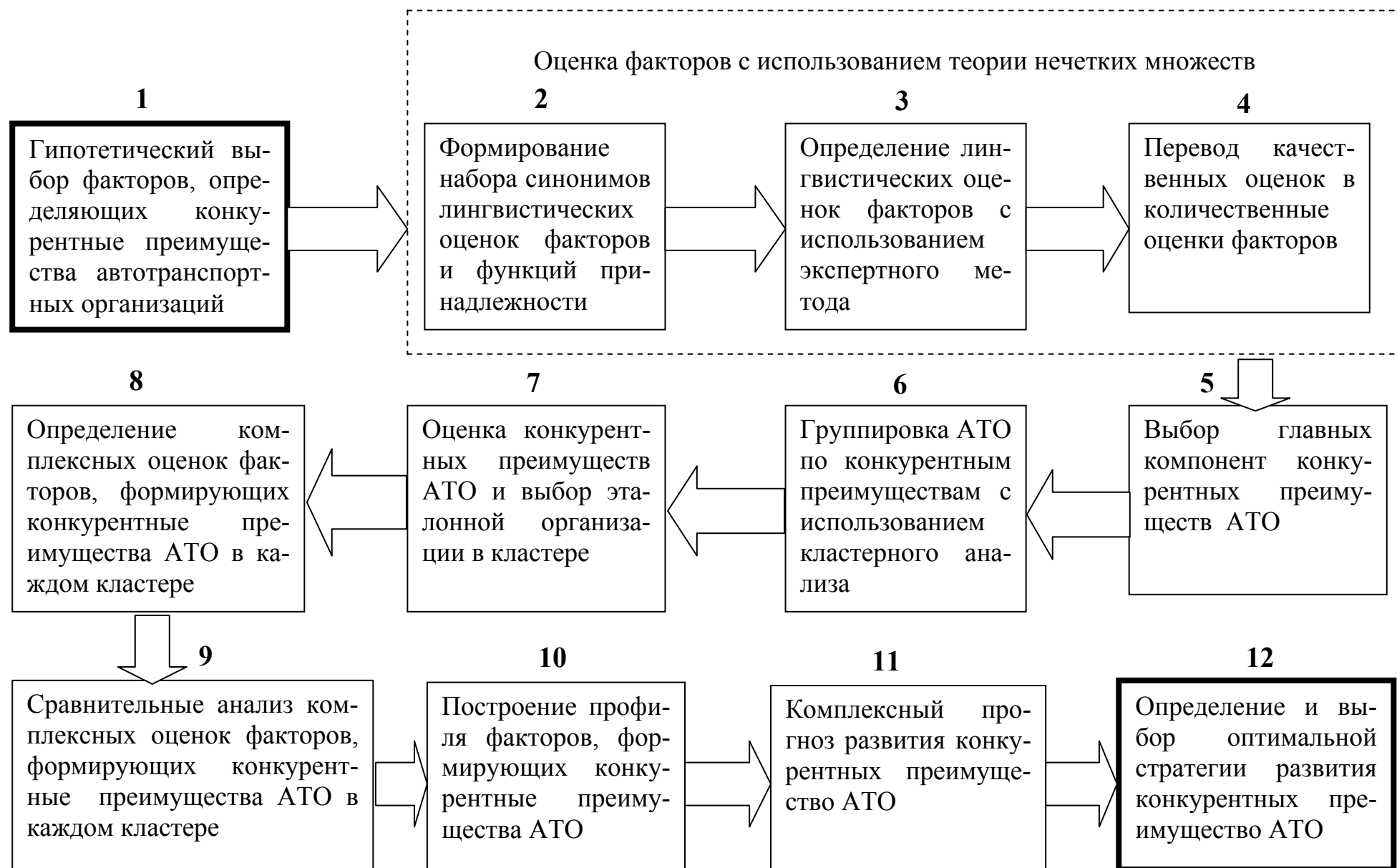


Рисунок 3 – Блок-схема исследования конкурентных преимуществ АТО и формирования стратегии их развития

Прогноз развития конкурентных преимуществ АТО должен быть комплексным (рис. 4). Под комплексным прогнозом конкурентных преимуществ организации автор понимает следующее:

- необходимость использования пассивного и активного подходов, которые должны сочетаться в единой схеме прогнозирования конкурентных преимуществ АТО;
- должны прогнозироваться как количественные характеристики (показатели), так и качественные изменения факторов, формирующих развитие

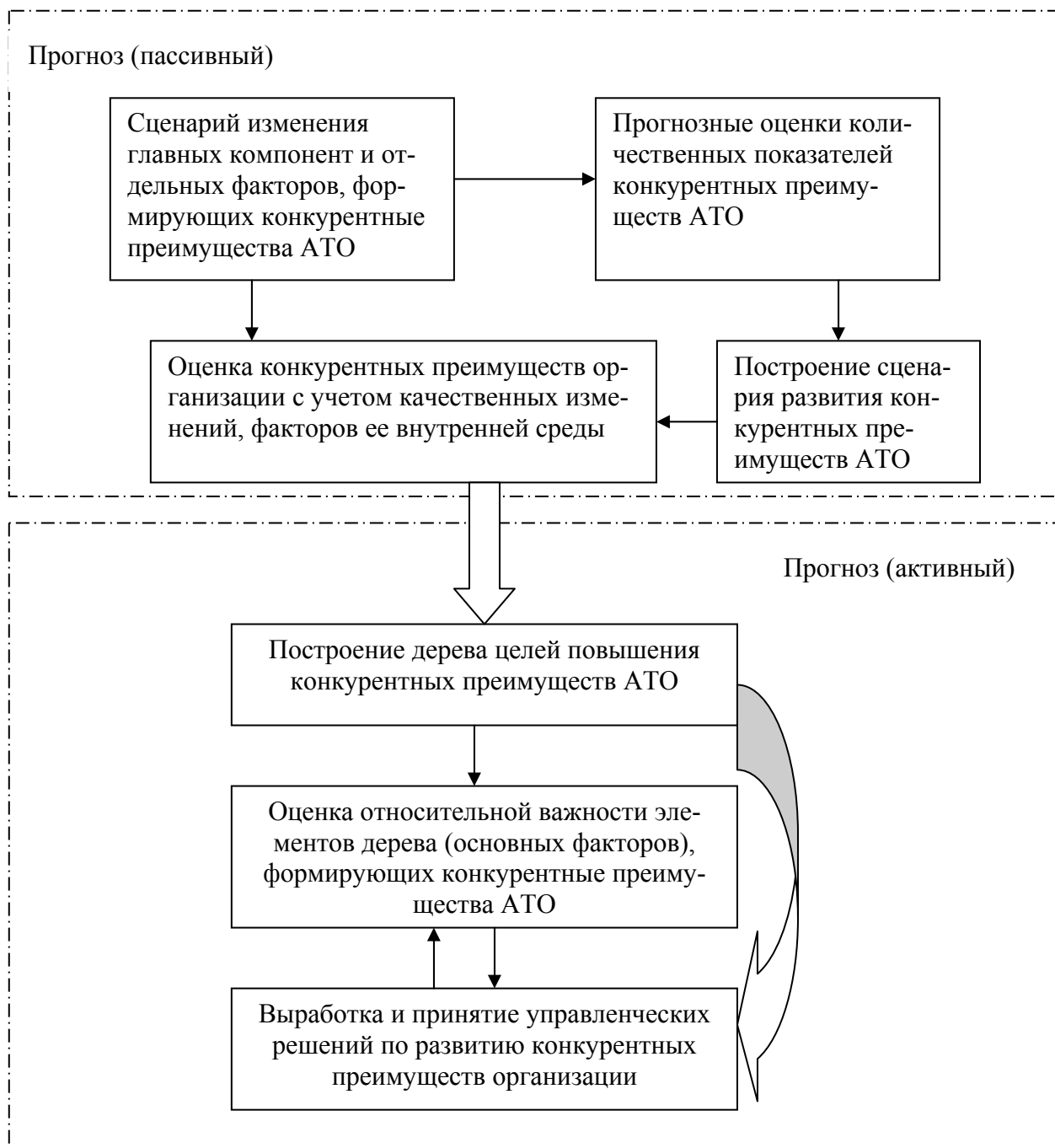


Рисунок 4 – Схема комплексного прогнозирования развития конкурентных преимуществ АТО

конкурентных преимуществ автотранспортной организации, причем последние необходимо учитывать при прогнозировании динамики количественных показателей.

Качественные изменения факторов предлагается определять путем построения сценариев развития конкурентных преимуществ АТО. Под сценарием развития конкурентных преимуществ АТО автор понимает изменения условий, выраженных через множество событий, определяющих функционирование организации и оценки их наиболее вероятных сроков осуществления.

При комплексном прогнозе развития конкурентных преимуществ АТО с использованием методов экспертных оценок при построении сценария были поставлены следующие типы вопросов, задаваемых экспертам:

1. Изменения каких факторов внутренней среды организации в будущем могут существенно повлиять на развитие конкурентных преимуществ АТО?
2. Какова наибольшая вероятность наступления каждого из таких изменений?

Используя методы групповой экспертной оценки, автор разработал методику определения наиболее вероятного срока свершения событий, способных существенно повлиять на конкурентные преимущества АТО в прогнозируемом периоде. Результаты оценки времени свершения значимого изменения группы факторов, формирующих конкурентные преимущества ряда АТО Ставропольского края, приведены в таблице 1.

Прогнозная информация для каждого события (табл. 1) позволяет получить описание качественных изменений условий формирования конкурентных преимуществ АТО в прогнозируемом периоде, т. е. сценарий возможной ситуации развития условий (факторов) внутренней среды организации), формирующих конкурентные преимущества.

Автор разработал методику прогнозирования количественных показателей конкурентных преимуществ АТО на перспективу, позволяющую учитывать качественные изменения факторов внутренней среды данной организации.

Активный прогноз по своей сути предполагает целенаправленное управление объектом. Стратегия управления должна привести конкурентные преимущества автотранспортной организации к состоянию, определенному целью развития организации, в частности, целью может служить выход на эталонный уровень конкурентных преимуществ АТО соответствующего кластера для конкретного интервала прогнозирования. Стратегия должна быть оптимальной. Разработанная нами методика формирования оптимальной стратегии развития конкурентных преимуществ АТО базируется на построении модели целочисленного программирования.

В диссертационной работе в качестве средств управления приняты мероприятия, которые должны быть проведены в прогнозируемом периоде и

Таблица 1 – Оценка времени ($T(s^k)$) свершения значимого изменения группы факторов, формирующих конкурентные преимущества автотранспортных организаций (фрагмент)

Со-бытия (S_k)	Показатели	Наименование АТО				
		ОАО «Верхнее русское АТП»	ОАО «Авто-моби-лист-2»	ОАО «Авто-транс»	ОАО «Ставро-польст-ройтранс»	ОАО «Шпа-ковское АТП»
S ₁	$T(s^1) *$	6	5	6	3	8
	$\mu_H(s^1) *$	5	4	4	2	5
	$\mu_B(s^1) *$	7	6	8	4	11
S ₂	$T(s^2)$	4	8	7	9	5
	$\mu_H(s^2)$	2	6	5	8	4
	$\mu_B(s^2)$	6	10	9	10	6
S ₃	$T(s^3)$	8	6	4	2	4
	$\mu_H(s^3)$	6	5	3	1	3
	$\mu_B(s^3)$	10	7	5	3	5
.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.
S ₈	$T(s^8)$	3	3	8	6	3
	$\mu_H(s^8)$	2	2	6	5	2
	$\mu_B(s^8)$	4	4	10	7	4

– $\mu_H(s^k)$ – нижняя граница прогнозного интервала;

$\mu_B(s^k)$ – верхняя граница прогнозного интервала;

$T(s^k)$ – прогнозный интервал.

могут повлиять на локальные факторы, входящие в группы факторов X_k и, тем самым, изменить входные параметры прогнозной модели.

Модель оптимального отбора мероприятий для каждого интервала периода прогнозирования (t) выглядит следующим образом:

$$\text{Целевая функция: } F_t = \sum_k C(s_t^k) w_t^k \longrightarrow \min \quad (2)$$

$$\text{Ограничения: } \left| y_t^* - y_t \right| \leq \Delta l \quad (3)$$

$$w_t^k = 0, 1, \quad (4)$$

где F_t – суммарные затраты на проведение мероприятий в прогножном интервале t ;

$C(s_t^k)$ – затраты на проведение k -го мероприятия;

w_t^k – переменная логического типа, принимающая значения 0 или 1;

ΔI – допустимое, по мнению экспертов, отклонение выходного показателя y_t от необходимого уровня y_t^* ;

y_t – показатель отклонения оценки конкурентных преимуществ АТО от оценки преимуществ организации эталона в кластере.

Решением задачи, определенной соотношением (2), неравенством (3) и условием (4), будет последовательность $w_t^k (k = \overline{1, K})$, состоящая из нулей и единиц. Условие $w_t^k = 1$ определит соответствующее мероприятие s_t^k , которое необходимо провести в интервале t . Значение функции (2) определит затраты на проведение отобранных мероприятий.

Разработанная модель позволяет определить мероприятия, которые необходимо провести в интервале t в целях выхода в нем на необходимый уровень показателя конкурентных преимуществ. Объединение оптимально отобранных мероприятий по всем интервалам прогнозируемого периода определяет оптимальную стратегию развития конкурентных преимуществ АТО.

В диссертационном исследовании разработаны методические основы по оценке и стратегическому управлению конкурентными преимуществами организаций. Реализация на практике разработанных методических рекомендаций по формированию конкурентных стратегий позволит повысить конкурентные преимущества организаций и, в частности, грузовых автотранспортных организаций.

В процессе исследования автором сформулированы следующие основные выводы.

1. Существующие современные методики оценки конкурентных преимуществ организаций различаются набором локальных факторов, определяющих количественные показатели конкурентных преимуществ и методикой их исчисления. Исходная информация о данных факторах имеет размытый, неопределенный характер, что диктует необходимость использования инструментария нечетких множеств и агрегирования получаемых в ходе исследования количественных оценок конкурентных преимуществ организации.

2. Прогнозирование конкурентных преимуществ организаций должно быть комплексным, учитывать тенденцию развития преимуществ организации и возможный сценарий изменения событий, а также позволять оптимизировать активные действия (управленческие решения), направленные на формирование заданного уровня конкурентных преимуществ.

3. С целью формирования стратегий развития конкурентных преимуществ организаций в маркетинговой среде необходимо использовать новые

методические подходы к их оценке, основанные на использовании экономико-математических методов оптимизации и информационных технологий.

4. Процессы акционирования и приватизации на грузовом автомобильном транспорте привели к дифференциации субъектов отрасли по формам собственности, появлению частных организаций и акционерных обществ; а также росту количества малых предприятий, занимающихся автомобильными перевозками грузов, что резко усилило конкуренцию на рынке транспортных услуг и породило проблемы оценки и управления конкурентными преимуществами автотранспортных организаций.

С целью совершенствования методических основ оценки и стратегического управления конкурентными преимуществами организаций, в том числе, и грузовых АТО, рекомендуется:

1) применять систему методов для комплексной оценки факторов внутренней среды, определяющих конкурентные преимущества организации, базирующуюся на использовании инструментария теории размытых множеств и групповых экспертных методов оценки;

2) использовать методический подход к оценке интегрированных характеристик изменения факторов, формирующих конкурентные преимущества организаций, опирающийся на многомерные экономико-статистические методы;

3) внедрять методические основы комплексного прогнозирования развития конкурентных преимуществ организации, позволяющие объединять активные и пассивные методы прогнозирования;

4) формировать стратегию управления развитием конкурентных преимуществ организации на основе разработанной оптимизационной модели.

Основные положения диссертационной работы отражены в следующих публикациях.

Статьи в изданиях, рекомендованных ВАК.

1. Марцева Т. Г. Определение главных компонент конкурентных преимуществ автотранспортных организаций / Бережной В. И., Марцева Т. Г. // Известия Кабардино-Балкарского научного центра РАН. №2(18), 2007. – 0,25 п. л. (авторских – 0,2 п. л.).

Научные статьи:

2. Марцева Т. Г. Классификация автотранспортных организаций / Марцева Т. Г. // Россия в XXI веке взгляд молодежи / Материалы городской научно-практической конференции. Новороссийск, 2006. – 0,16 п. л.

3. Марцева Т. Г. Анализ конкурентных преимуществ автотранспортной организации / Марцева Т. Г. // Россия в XXI веке взгляд молодежи / Материалы городской научно-практической конференции. Новороссийск, 2006. – 0,19 п. л.

4. Марцева Т. Г. Оценка конкурентоспособности автотранспортной организации / Марцева Т. Г., Фурсов В. А. // Научное пространство Европы – 2007 / Материалы III Международной научно-практической конференции. Том 2. Экономические науки. Днепропетровск. «Наука и образование», 2007. – 0,16 п. л. (авторских – 0,12 п. л.).

5. Марцева Т. Г. Значение логистики в формировании конкурентоспособности автотранспортной организации / Марцева Т. Г., Порохня Т. А. // Логистика: современные тенденции развития / VI Международная научно-практическая конференция. 19, 20 апреля 2007. Санкт-Петербург, 2007. – 0,22 п. л. (авторских – 0,15 п. л.).

6. Марцева Т. Г. Формирование конкурентной стратегии автотранспортной организации / Марцева Т. Г., Фурсов В. А. // Вестник Северо-Кавказского государственного технического университета / Научно-исследовательский журнал. №2 (11). 2007. – 0,26 п. л. (авторских – 0,18 п. л.).

Учебные издания:

7. Марцева Т. Г. Маркетинг транспортных услуг / Марцева Т. Г., Зубков Е. И., Фурсов В. А., Гориховская А. И. // Методические указания по выполнению курсовой работы. Ставрополь: СевКавГТУ, 2005. – 1,6 п. л. (авторских – 0,6 п. л.).

8. Марцева Т. Г. Маркетинг транспортных услуг / Марцева Т. Г., Зубков Е. И. // Методические указания к выполнению лабораторных работ. Ставрополь: СевКавГТУ, 2006. – 2,0 п. л. (авторских – 1,0 п. л.).