2. Jin Young Chung, Dimitrios Buhalis. Virtual Travel Community: Bridging Travellers and Locals [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://bournemouth.academia.edu/DimitriosBuhalis/Papers/110664/Virtual_Travel_Community_bridging_between_travellers_and_locals

3. Tourism Informatics: Visual Travel Recommender Systems, Social Communities, and User Interface Design / By Nalin Sharda. IGI Global 2010, 334 pp.

4. Мельниченко С. В. Інформаційні технології в туризмі: теоретичні та практичні аспекти // Вісник Запорізького національного університету, №2, 2010. — с. 129-138.

5. George Siemens. Connectivism: A Learning Theory for the Digital Age. [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://www.elearnspace.org/Articles/connectivism.htm

6. Downes Stephen Connectivism and Connective Knowledge [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://www.downes.ca/post/54540

7. Владимир Кухаренко. Массовый открытый дистанционный курс [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://www.e-learning.by/Article/Massovyj-otkrytyj-distancionnyj-kurs/ELearning.html

8. Бугайчук К.Л. Роль соціальних сервісів WEB 2.0 у формуванні персонального навчального середовища // Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України: Електронне наукове фахове видання, Випуск 4/2011 [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/Vnadps/2011_4/11bklpns.pdf

9. Percy Human. For or against Connectivism as a learning theory? [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://vygotskysneglectedlegacy.blogspot.com/2011/10/for-or-against-connectivism-as-learning.html

10. Тони Каррер (Tony Karrer) Осознание E-lerning 2.0 [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://www.distance-learning.ru/db/el/3F3FD9A95B0984F6C32573DE003AB6A3/doc.html

11. Патаракин, Е.Д. Построение учебной среды из множества личных «кирпичиков» [Електронний ресурс] / Е. Д. Патаракин //Высшее образование в России. — 2008. — № 8. — С. 59-65. — Режим доступу до журн: www.ispu.ru/system/files/HiScool-c59-64_08-2008.pdf

12. Дэвид А.Вайз. Google. Прорыв в духе времени / Дэвид А.Вайз, Марк Малсид. — М.: Эксмо, 2007. — 368 с.

13. Google Docs basics [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://docs.google.com/support/bin/answer.py?hl=ru&answer=49008&ctx=cb&src=cb&cbid=nk21g9ql5jrr&cbrank=1

УДК 656.13: 339.137.2

МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОЦІНКИ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

кандидат економічних наук Сніжко Л.Л.,
Главацький П.В.

У статті запропонована методика визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень на основі побудови структурної та кількісної моделі. Модель базується на визначенні сукупності суттєвих кількісних та якісних показників, які впливають на рівень конкурентоспроможності українських підприємств на ринку міжнародних автомобільних перевезень з урахуванням їх альтернативних значень.

The article consists of method that determines and evaluate the competitiveness ratio. We build it with the use of structured and quantitative model. The model includes the collection factors of qualitative and quantitative indicators. This indicators influence on the competitiveness ratio of ukrainian enterprises on the road transportation's market with the use of alternative values.

Постановка проблеми. В умовах ринкової економіки особливо важливого значення набувають питання забезпечення конкурентоспроможності підприємств, адже необхідний її рівень є головним найдійовішим елементом ефективного функціонування суб'єктів господарювання.

Спеціальні дослідження показують, що дієвість управління конкурентоспроможністю підприємств в сфері міжнародних перевезень в значній мірі обумовлюється використанням науково обґрунтованої методики визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності. Таким чином, існують необхідні передумови для розробки методичного забезпечення визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності вітчизняних перевізників в сфері міжнародних перевезень.

© Сніжко Л.Л., Главацький П.В., 2011

Аналіз літературних джерел. Аналіз літературних джерел, присвячених визначенню конкурентоспроможності підприємств показав, що існує значна кількість методів та підходів до визначення конкурентоспроможності підприємств. Але в цих роботах недостатня увага приділена вивченню особливостей конкуренції на ринку міжнародних автомобільних перевезень

Мета статті. Розробити методичні основи визначення та оцінки конкурентоспроможності вітчизняних перевізників в сфері міжнародних перевезень на основі розробки кількісної та структурної моделі з урахуванням сукупності кількісних та якісних альтернативних значень суттєвих показників, що впливають на її рівень методом експертних оцінок.

Виклад основного матеріалу. Опираючись на тісний взаємозв'язок теорії та практики управління конкурентоспроможністю в сфері міжнародних перевезень пропонуються методичні розробки визначення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання з урахуванням особливостей даного сегменту ринку транспортних послуг. У даній розробці застосований експертний метод, який на нашу думку, дозволяє повноцінно та всебічно запозичити компетенцію експертів — фахівців ринку міжнародних автомобільних перевезень. Даний метод дозволяє вибирати, систематизувати, порівнювати та оцінювати не тільки кількісні, а й якісні, як абсолютні так і відносні показники, що обумовлює можливість урахування всієї номенклатури можливих чинників.

Процес розробки та використання методики складається із чотирьох взаємозв'язаних етапів, кожний із яких виконується у певній послідовності і які розглядаються як єдиний процес вирішення завдання з розробки структурної та кількісної моделі визначення та оцінки конкурентоспроможності автотранспортних підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень (рис.1).

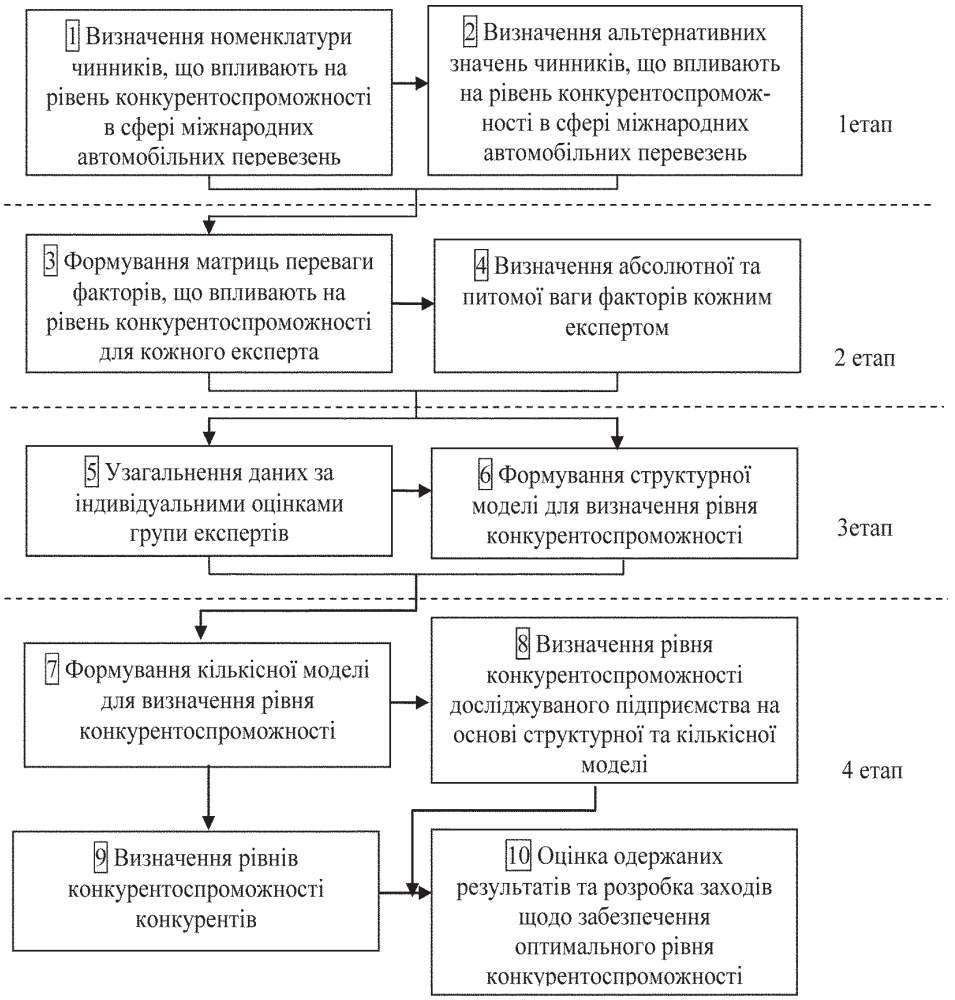

Рис. 1. Принципова блок-схема методики визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень R_k

При моделюванні визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності підприємств використовуються такі умовні позначення: n — кількість факторів, що аналізуються та порівнюються; X_i — i-й фактор, що аналізується і впливає на конкурентоспроможність підприємств ($i = \overline{1,n}$), X_l — l-й фактор, з яким порівнюється X_i фактор ($l = \overline{1,n}$); m — кількість експертів, що залучені до моделювання визначення рівня конкурентоспроможності підприємства ($j = \overline{1,m}$); K — кількість підприємств, для яких визначається рівень конкурентоспроможності ($k = \overline{1,K}$), a_{ilj} — абсолютна величина переваги i-го фактора (x_i) у порівнянні з l-м фактором (x_l) у j-го експерта; R_k — рівень конкурентоспроможності k-го підприємства; $R_{\max}$ — максимальний рівень конкурентоспроможності в даній сфері на даний період; p_{ij} — відносна величина переваги i-го фактора у j-го експерта ; $\overline{p_i}$ — середня відносна питома вага впливу i-го фактора на загальний рівень конкурентоспроможності підприємства (на основі оцінок усіх експертів); F_i — кількість альтернативних значень i-го фактора; i_f — f-й варіант значень i-го фактора ($f = 1, F_i$) b_{i_f} — величина балів, що відповідає f-ому варіанту вибору значень i-го фактора.

В основу даної методики покладена розробка моделі визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності підприємства, що працює в сфері міжнародних автоперевезень.

Формалізована модель має такий вигляд:

$$R_k = \sum_i^n b_{i_f} p_i = \sum_i^n b_{i_f} \sum_j^m \frac{\sum_{l=1}^{L} a_{ilj}}{\sum_{l=1}^{L}\sum_{i=1}^{n} a_{ilj}} / m \qquad (1)$$

Для наочності відображення процесу розробки моделі та зручності при застосуванні на практиці запропонованої методики отримані результати дослідження рекомендується узагальнювати та систематизувати. За основу може бути взята запропонована табл. 1.

Таблиця 1

Основні дані для визначення та оцінки конкурентоспроможності підприємства

№ п/п	Найменування показника	Кількість балів	Питома вага чинників		Визначення значень чинників рівня конкурентоспроможності					
					СПД	Конкуренти				
			%	бали		№1	№2	№3	і т.д.	К
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

На першому етапі експертним шляхом визначається номенклатура основних кількісних та якісних чинників, які впливають на рівень конкурентоспроможності автотранспортних підприємств в сфері міжнародних перевезень (блок 1) а також альтернативні кількісні або якісні значення (в балах) по кожному визначеному суттєвому фактору (блок 2), які заносяться у табл.1.

На другому етапі після детального ознайомлення з основними чинниками, що наведені у табл. 1, для кожного експерта складається індивідуально матриця переваги факторів (табл.2) (блок 3).

Кожний експерт може виявити повну самостійність при виборі факторів і визначенні їх значущості. Умовно вважається, що запропонований набір показників у табл. 2 по вертикалі — це фактори, що аналізуються ($x_i, i = \overline{1,n}$), а по горизонталі — фактори, що порівнюються ($x_l, l = \overline{1,n}$).

Таблиця 2

Матриця переваги факторів

Фактор, що аналізується (X_i)	Фактор, з яким порівнюють (X_l)			Всього	Відносна питома вага фактора,%
	X_1	…	X_n		
X_1	1	2	0		
…	0	1	1		
X_n	2	1	1		
Всього					

При формуванні матриці переваги факторів експерт по черзі порівнює кожний фактор, що аналізується x_i і розміщений по вертикалі із фактором, з яким порівнюють x_l і який розміщений по горизонталі та виявляє перевагу одного з них. Результати у вигляді встановлених індексів записуються у матрицю переваги факторів (табл. 2).

При формуванні матриці необхідно дотримуватись таких обов'язкових умов:

— фактори x_i, яким по впливу на рівень конкурентоспроможності у порівнянні з іншим фактором x_l надається перевага, присвоюється індекс 2, при рівноцінному значенні показників — 1; а менш значущому фактору присвоюється x_i – 0;

— у матриці переваги факторів по діагоналі у місцях перехрещення рядків і граф однойменних факторів (x_i і x_l, при $i=l$) проставляється індекс 1;

— якщо при порівнянні фактор, що аналізуються x_i на думку експерта, має перевагу над фактором, що порівнюються x_l, то у клітинці на перехрещенні рядка і графи цих показників ставиться число 2 та одночасно у клітинці на перехрещенні графи $x_{l=i}$ і $x_{i=l}$ рядка цих факторів ставиться 0. Якщо експерт вважає аналізовані фактори рівнозначними, у відповідних клітинках проставляється по 1.

Але результат, отриманий у індексах, дає лише абсолютну величину переваги того або іншого фактора у порівнянні окремо кожного з усіма разом. Розрахунки відносних величин питомої ваги факторів дозволяють розмістити їх за рівнем значущості та зробити обґрунтовані висновки щодо переваги факторів кожним експертом. Тому для забезпечення більшої наочності результатів і визначення рівня значущості чинників необхідно провести розрахунки відносної величини переваги факторів за формулою (блок 4):

$$p_{ij} = \sum_{l=1}^{L} a_{ilj} \Big/ \sum_{l=1}^{L}\sum_{i=1}^{n} a_{ilj} \qquad (2)$$

де p_{ij} — відносна величина переваги *i*-го фактора (x_i) у *j*-го експерта;

$\sum_{l=1}^{L} a_{ilj}$ — сума абсолютних величин переваг *i*-го фактора, що аналізується (x_i) з усіма факторами;

$\sum_{l=1}^{L}\sum_{i=1}^{m} a_{ilj}$ — сума абсолютних величин переваг усіх факторів ($i=\overline{1,n}$, $l=\overline{1,n}$) для *j*-го експерта.

На третьому етапі приступають до розробки структурної моделі на основі складених індивідуальних матриць переваги факторів і розрахунку відносних величин питомої ваги факторів (блок 6). Необхідність формування такої моделі випливає із логіки розробки, оскільки окремо взяті оцінки чинників, що складені експертами, не можуть дати повного уявлення про рівні значущості факторів, що впливають на конкурентоспроможність вітчизняних перевізників на міжнародному ринку транспортних послуг та їх відповідність вимогам сучасного рівня організації перевезень.

Формування структурної моделі дозволяє узагальнити індивідуальні уявлення кожного експерта про значущість тих або інших факторів і виробити єдину думку групи експертів, що беруть участь у дослідженні визначення рівня конкурентоспроможності. Для узагальнення індивідуальних даних групи експертів про відносні рівні переваги чинників (табл. 2) заповнюється табл. 3, на основі якої обчислюється середня відносна питома вага за кожним показником за формулою:

Таблиця 3

Підсумкова таблиця оцінок групи експертів

№ п/п експерта	*Питома вага факторів, що аналізуються*		
	X_1	…	X_n
1			
…			
m			
Середня питома вага кожного фактора			

$$\overline{p_i} = \sum_{j}^{m} p_{ij} \Big/ m \qquad (3)$$

Отримані результати записують у табл. 3 окремим рядком. Ці дані будуть характеризувати структурну модель визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності, яка буде виражена у відносних показниках.

На четвертому етапі формується кількісна модель визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності (блок 7), тобто виконуються відповідні розрахунки. Для цього дані структурної моделі, що виділені окремим рядком у табл. 3, переносяться до табл. 1 відповідно до розміщення ідентичних факторів.

Потім кількість балів по кожному показнику послідовно перемножується із відповідним показником структурної моделі. Підсумком є кількість балів, які відповідають значенню питомої ваги структурної моделі. Заповнена даними табл. 1 містить як структурну, так і кількісну моделі рівня конкурентоспроможності. Так, у гр. 4 табл. 1 розміщуються дані структурної моделі у відсотках, а у гр. 5 — оцінки у балах факторів, що впливають на рівень конкурентоспроможності, характеризують кількісну модель. Підсумки вибору альтернативних значень факторів за цією графою дадуть кількісну модель рівня конкурентоспроможності.

Модель, яка розроблена на основі експертних оцінок, є еталоном для визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності будь-якого автотранспортного підприємства, що здійснює автоперевезення у зарубіжні країни. Ця модель відображає «ідеального» перевізника на думку даної групи експертів і може бути зразком при визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності кожного підприємства, адже на її основі можна визначити максимально можливий рівень конкурентоспроможності перевізника в сфері міжнародних автомобільних перевезень на певний період часу:

$$R_{\max} = \sum_{i}^{n} b_{i_1} \sum_{j}^{m} \frac{\sum_{l=1}^{L} a_{ilj}}{\sum_{l=1}^{L} \sum_{i=1}^{n} a_{ilj}} / m \qquad (4)$$

Після складання кількісної моделі визначення рівня конкурентоспроможності на основі альтернативних значень кількісних та якісних чинників можна визначити та оцінити конкурентоспроможність конкретних суб'єктів підприємницької діяльності (блоки 8-9).

Об'єктивний аналіз результатів оцінок кількісних та якісних факторів (блок 10) надає можливість кожному підприємству визначити показники відповідно до розробленої моделі конкурентоспроможності. Дані аналізу сприяють виявленню сильних і слабких сторін кожного підприємства а також вирішенню питання: які фактори насамперед необхідно покращувати та розвивати і на цій основі розробити альтернативні заходи щодо забезпечення необхідної конкурентоспроможності підприємства. Отже, результати оцінки та аналізу є обґрунтованою інформаційною базою для розробки управлінських рішень щодо управління конкурентоспроможністю автотранспортного підприємства.

Висновки. Модель може бути запропонована перевізникам як інструмент визначення та оцінки їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. При цьому можуть бути враховані пропозиції та рекомендації фахівців, в першу чергу членів АСМАП щодо об'єднання зусиль для успішної конкурентної боротьби, а отже і для ефективного функціонування на даному ринку. На основі розробленої методики визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності автотранспортних підприємств можуть бути розроблені методичні аспекти щодо управління конкурентоспроможністю перевізників для забезпечення оптимального рівня їх конкурентоспроможності.

Література

1. Портер М. Международная конкуренция/Пер.с англ.- М.:Международные отношения,1993.

2. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. М.:ИНФА-М,2001.

3. Сніжко Л.Л., Главацький П.В. Методичні аспекти управління конкурентоспроможністю підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень.// Вісник НТУ.Ч.1. — К.: НТУ, 2009.-Вип.19

4. Аболонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг.-М.:ИКЦ «Академкнига»,2004.