

УДК 33:334.1

Н. М. Тимченко,  
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки та морського права,  
Херсонська державна морська академія

## ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ КУРОРТІВ

N. Tymchenko,  
Ph.D., Associate Professor of Subdepartment for Economics and Maritime Law,  
Kherson State Maritime Academy

### EVALUATION OF TRANSPORT ENTERPRISES PERFORMANCE FOR DEVELOPMENT OF RESORT INFRASTRUCTURE

Посилення конкуренції на ринку транспортних послуг у туристичній сфері зобов'язує ведення бізнесу з високим рівнем конкурентних переваг. У статті розглядаються питання оцінки ефективного функціонування транспортних підприємств для забезпечення розвитку інфраструктури курортів, визначено основні принципи здійснення комплексної оцінки рівня конкурентоспроможності транспортних підприємств.

У науковій роботі запропоновано визначення інтегрального показника оцінки рівня конкурентоспроможності транспортних підприємств, широке застосування якого можливе як в теоретичних дослідженнях, так і в практиці економічного аналізу. Інтегральний показник представляє собою агреговану форму певних коефіцієнтів, включає в себе важливі кінцеві критерії конкурентоспроможності, якими є прибутковість, обсяг стратегічних інноваційних інвестицій та частка підприємств на ринку. Ці критерії, на наш погляд, об'єднують у себе абсолютну більшість факторів, які здійснюють вплив на діяльність транспортних підприємств в умовах конкурентного ринку та визначають перспективи їх функціонування і розвитку, що в підсумку забезпечує максимальну достовірність очікуваних результатів.

Increasing competitiveness in the transportation services market in tourist industry compels that business is conducted with high level of competitive advantages. In the article the issues of transport enterprises performance for development of resort infrastructure are considered, the basic principles for comprehensive evaluation of the transport enterprises degree of competitiveness are defined.

In this scientific work there is also suggested a definition of the integral index for evaluation of the transport enterprises degree of competitiveness, the widespread use of which is possible both in theoretical studies and in practice of economic analysis. The integral index is the aggregated form of certain coefficients, comprises the important end criteria of competitiveness, which are the profitability, the scope of strategic innovative investments, and the enterprise's share of the market. In our opinion these criteria are combining the absolute majority of the factors influencing the activities of transport enterprises under competitive market conditions and determine the prospects of functioning and development thereof, which ultimately provides for the highest reliability of expected results.

*Ключові слова: підприємства, транспортні підприємства, ефективність, конкурентоспроможність, інтегральний показник.*

*Key words: enterprises, transport enterprises, performance, competitiveness, integral index.*

#### **ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ**

В умовах сучасного соціально-економічно-го розвитку України, під впливом інтеграцій-

них процесів у світовий та європейський простір, постає багато питань, що стосуються пошуку шляхів підвищення ефективності функціонування суб'єктів господарювання різних сфер діяльності і форм власності. Особливої уваги, з нашої точки зору, заслуговує розгляд

проблем становлення і розвитку транспортних підприємств, діяльність яких сприяє ефективному вирішенню економічних та соціальних проблем переходу до нових умов господарювання в туристичній сфері.

У 2015 році Україна, поряд з Республікою Бенін, Боснією і Герцеговиною, Брунеєм та Еквадором не увійшла до рейтингу туристичної конкурентоспроможності країн планети, який був складений експертами Світового економічного форуму (ВЕФ), "через недостатню кількість даних", що пояснюється складною геополітичною ситуацією в країні [1]. Проте досвід зарубіжних країн (наприклад, Франції, Німеччини та Іспанії, яка у цьому році очолила список ВЕФ) переконливо доводить необхідність наявності в будь-якій національній економіці високорозвиненої інфраструктури, бо саме вона, на нашу думку, є тим самим локомотивом, який буквально тягне за собою економічний і соціальний розвиток туризму.

Тому проблеми ефективного функціонування транспортних підприємств з метою забезпечення розвитку інфраструктури туризму є актуальними для сьогодення.

### **АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ**

Вивчення та систематизація наукових публікацій показує, що проблемі дослідження туристичної галузі в сучасних умовах приділяють значну увагу такі вчені-економісти, як Агафонова Л.Г., Балабанов І.Т., Герасименко В.Г., Нездоймінов С.Г., Кифяк В.Ф. та ін. [2—6]. Проте динамічна зміна умов господарювання, ще й у період загострення економічної кризи, вимагає поглиблення й розширення досліджень оптимізації економічної поведінки транспортних підприємств з метою підвищення рівня їх конкурентоспроможності та ефективності функціонування на внутрішньому й зовнішньому ринках.

### **МЕТА СТАТТІ**

Основною метою статті є дослідження процесу оцінки ефективності функціонування транспортних підприємств для забезпечення розвитку інфраструктури курортів через застосування економіко-математичних методів.

### **ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ Й ОБГРУНТУВАННЯ ОТРИМАНИХ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Аналіз стану транспортних підприємств з метою оцінки їх рівня ефективності функціо-

нування доводить, що ефективність діяльності — це досить складний, інтегральний показник, який формується під впливом багатьох факторів, і позначається на всіх аспектах діяльності господарюючих суб'єктів. На нашу думку, підвищення ефективності функціонування транспортних підприємств напряму залежить від рівня їх конкурентоспроможності, і є, по суті, складним, багатофакторним процесом, який підлягає стратегічному управлінню. Таке управління, на наш погляд, може здійснюватися за допомогою відповідних показників, відхилення яких відображає вплив всієї сукупності факторів, які впливають на рівень як ефективності, так і конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів.

З метою забезпечення науково-методологічних основ організації процесу управління конкурентоспроможності транспортних підприємств та розрахунку оцінки їх рівня, всі фактори, які впливають на продуктивність використання економічних ресурсів та визначають конкурентні переваги господарюючих суб'єктів, можна згрупувати у два блоки, один з яких об'єднує так звані базисні фактори, другий — фактори конкурентного середовища. Взаємодіючи та доповнюючи один одного, зазначені блоки факторів утворюють два джерела конкурентоспроможності: операційну ефективність і стратегічне позиціонування. Ключовими складовими останнього є інноваційна активність транспортних підприємств та їх адаптивність на ринку.

Ефективність використання економічних ресурсів підприємств може бути охарактеризована та зведена до оцінки операційної ефективності діяльності підприємств галузі, інноваційної активності та ринкової адаптивності. Зрозуміло, що подібна оцінка неможлива без порівняння та зіставлення відповідних показників господарюючих суб'єктів і їх конкурентів.

Ми вважаємо, що комплексна кількісна оцінка рівня конкурентоспроможності транспортного підприємства може бути забезпечена таким показником, який враховує вплив всієї сукупності факторів, які формують цей рівень. На нашу думку, основу розроблення комплексної оцінки повинен скласти ряд принципових методичних положень:

1. Принцип системності. Цей принцип базується на понятті системи, коли поведінка кожного окремого її елемента впливає на поведінку цілого. Саме таким цілим є система

факторів конкурентоспроможності підприємств, яка проявляється в результаті взаємодії комплексу зовнішніх та внутрішніх умов конкурентної боротьби. В деяких випадках той чи інший фактор може відігравати вирішальне значення, однак таким він стає тільки при відповідному поєднанні всіх інших факторів та параметрів. Ось чому для повноцінного розкриття сутності таких складних явищ, як процес підвищення конкурентоспроможності підприємств, показники, які характеризують різноманітні сторони цього процесу, повинні бути зведені в систему.

2. Принцип комплексної оцінки факторів. Оскільки кожен показник системи представляє собою кількісну оцінку впливу на досліджуваний процес будь-якого фактора або групи факторів, то вся система логічно пов'язаних між собою та доповнюючих один одного показників повинна будуватися у відповідності з комплексом факторів, які обумовлюють підвищення конкурентоспроможності підприємств. А це означає, що розробці зазначених показників повинно передувати дослідження всього комплексу факторів, які визначають розвиток досліджуваного процесу.

3. Принцип функціональної управлінської направленості. В силу того, що метою створення системи показників є управління процесом підвищення конкурентоспроможності транспортних підприємств, у такій системі повинні налічуватися показники, які пов'язані із різноманітними управлінськими функціями: плануванням, організацією, управлінням, контролем, мотивацією та стимулюванням, координацією та регулюванням.

4. Принцип обліку специфіки виробництва. Система, яка розробляється, повинна включати в себе показники, які відображають специфічні галузеві особливості діяльності та враховують їх вплив на конкурентоспроможність підприємств.

5. Принцип ієрархічності показників. Показники, які органічно наповнюють досліджувану систему, повинні ранжуватися по їх важності, спадаючи у своїй побудові, у відповідності з аналітичним прийомом — від загального до часткового. Визначенню провідних ланок досліджуваного процесу повинні сприяти зведені, узагальнюючі показники, які забезпечують найбільш повну, по можливості інтегральну характеристику основних напрямів підвищення конкурентоспроможності підприємств галузі. Часткові показники системи повинні доповнювати загальну картину за рахунок впливу на досліджуваний процес специфі-

чних особливостей діяльності господарюючого суб'єкта.

6. Принцип інформаційної забезпеченості. Створювана система повинна містити такі показники, розрахунок яких може забезпечуватися повною, достовірною, точною та своєчасною інформацією, яка є у діючих формах обліку та статистичній звітності. Така постановка питання відкидає різного роду показники, які отримані в результаті абстрактних побудов або експертним шляхом, оскільки такі показники, на наш погляд, мало сприяють розвитку практики економічного аналізу та плануванню.

7. Принцип забезпечення порівняння. У відповідності до цього принципу побудова системи показників повинна будуватися з урахуванням дотримання умов порівняння показників за їх об'ємними характеристиками, строками оцінки, методами отримання інформації, одиницями вимірювання та способами розрахунку. Забезпечення вказаних умов не допускає наявності в досліджуваній системі різнорозмірних та різноскладових показників, які порушують її побудову та логіку.

8. Принцип безперервності. Зазначений принцип враховує можливе коректування тих чи інших показників системи або включення до неї додаткових показників по мірі надходження нових даних про об'єкт дослідження або про його конкурентне середовище. При цьому таке коректування повинне носити дискретний характер, а його необхідність може бути встановлена тільки за результатами практичного використання розробленої системи показників.

З метою урахування впливу операційної ефективності, інноваційної активності та ринкової адаптивності на рівень конкурентоспроможності транспортних підприємств, який оцінюється за допомогою єдиного інтегрального показника, необхідно використовувати інтегрально-індексний метод побудови його моделі. Суть даного методу зводиться до розрахунку коефіцієнтів операційної ефективності діяльності підприємств, їх інноваційності та адаптивності, наступній їх інтеграції (перемноженні) та знаходженні кореня відповідного ступеню. Комплексний критерій можливо отримати, визначаючи середнє арифметичне або середнє геометричне показників.

На нашу думку, для забезпечення конкурентоспроможності підприємств галузі бажано, щоб всі коефіцієнти були відмінні від нуля,

бо якщо один із коефіцієнтів дорівнюватиме нулю, то в такому випадку діяльність господарюючих суб'єктів не можна визнати конкурентною.

Перший із коефіцієнтів у формулі відображає операційну ефективність діяльності підприємств, результатом якої є вироблені товари та послуги. Успішність цієї діяльності визначається тією сумою, яку споживачі готові заплатити за продукцію підприємств. І якщо сума виручки від реалізації продукції перевищує сукупні витрати на всі необхідні види діяльності з її виробництва та збуту, підприємства функціонують рентабельно, що засвідчує прийнятний рівень їх операційної ефективності.

Ми вважаємо, що в якості найбільш універсального показника операційної ефективності підприємств може виступати відношення виручки від всіх видів діяльності до витрат, які при цьому понесені.

Для визначення коефіцієнта операційної ефективності підприємств необхідно порівняти величину розрахованого показника досліджуваного господарюючого суб'єкту з відповідним показником підприємств вибірки. Слід зазначити, що під вибіркою варто розуміти такий склад конкурентів, який в ході конкретного економічного аналізу необхідний для зіставлення з досліджуваним господарюючим суб'єктом.

Наступні два коефіцієнта в сукупності характеризують стратегічне позиціонування господарюючих суб'єктів, включаючи в себе результативність інноваційних процесів та ринкову адаптивність транспортних підприємств.

Основою адаптивності є активна інноваційна діяльність господарюючого суб'єкта, яка стосується науково-дослідної, виробничої, організаційної, фінансової та інших сторін функціонування сучасних підприємств.

Транспортні підприємства повинні систематично виділяти ресурси на здійснення інноваційної діяльності з метою постійного технічного, технологічного та організаційного удосконалення виробництва. Наявність таких ресурсів та ефективність їх впровадження — запорука успішного виживання та економічного зростання підприємства у конкурентних умовах ринку. На нашу думку, важливим індикатором інноваційної активності господарюючих суб'єктів є обсяг інвестиційних ресурсів, які направляються на розробку та практичну реалізацію інноваційних про-

цесів. При цьому величину інвестиційних ресурсів необхідно порівнювати із загальними виробничими витратами підприємств та співвідносити отриманий показник з аналогічним показником у часі.

Таким чином, ступінь інноваційної активності підприємств може бути представлена відношенням частки інноваційних витрат в загальному обсязі виробничих витрат підприємств на даний момент часу до аналогічного показника попереднього періоду.

Логіка подальших досліджень при оцінці конкурентоспроможності підприємств галузі пов'язує розглянуті вище показники інноваційності та операційної ефективності господарюючих суб'єктів із результативністю їх прояву у зовнішньому середовищі. Відношення транспортних підприємств із зовнішнім середовищем просліджується через показник їх ринкової адаптивності, який характеризує те положення, яке господарюючі суб'єкти займають на ринку. Висока адаптивність передбачає наявність адекватної долі ринку, яка, на думку багатьох вчених, є одним із основних показників конкурентоспроможності, що враховує масштаби виробництва підприємств та ефективність їх діяльності.

Разом з тим, порівняння часток ринку (обсягів виручки) підприємств-конкурентів може призвести до того, що домінуючим критерієм оцінки конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів стане саме цей показник. Але, на нашу думку, навіть при значній частці ринку підприємства можуть мати збитки та діяти менш ефективно, ніж конкуренти з меншою часткою ринку. Також менша частка ринку може пояснюватися специфікою діяльності підприємств (обмеженням цільового сегменту ринку; оптимальним масштабом виробництва, при якому досягається його максимальна ефективність; об'єктивною обмеженістю ресурсів, які знаходяться у розпорядженні підприємств та ін.), при цьому ефективність виробництва таких підприємств може бути досить високою.

В якості показника ринкової адаптивності підприємств слід розглянути не співвідношення часток ринку конкурентів в абсолютному виразі, а відношення зміни частки ринку досліджуваного господарюючого суб'єкту у порівнянні з минулим періодом до ідентичного показника підприємств вибірки.

Частка ринку, яку займають підприємства, може визначатися співвідношенням виручки підприємств від всіх видів діяльності та обсягу

ринку. Слід зазначити, що під ринком необхідно розуміти всю сукупність економічних секторів, де здійснюється діяльність підприємства та його конкурентів.

Зазначимо, що відношення величини виручки поточного періоду до величини виручки у минулому періоді є індексом зміни показника виручки. Тому відношення зміни частки ринку ідентично відношенню індексів зміни обсягів виручки. Це дозволяє зробити висновок, що співвідношення індексів зміни величини виручки досліджуваного господарюючого суб'єкта та підприємств вибірки, характеризує динаміку позиції підприємства на ринку, відображаючи показник його ринкової адаптивності.

Слід відзначити, що всі перераховані вище коефіцієнти, які відображають операційну ефективність, інноваційну активність та ринкову адаптивність підприємств, в сукупності характеризують конкурентоспроможність господарюючих суб'єктів.

#### ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Ми вважаємо, що інтегральний показник, який представляє собою агреговану форму вказаних коефіцієнтів, включає в себе важливі кінцеві критерії конкурентоспроможності, якими є прибутковість, обсяг стратегічних інноваційних інвестицій та частка підприємств на ринку. Ці критерії, на наш погляд, об'єднують в себе абсолютну більшість факторів, які здійснюють вплив на діяльність транспортних підприємств в умовах конкурентного ринку та визначають перспективи їх функціонування та розвитку, що в підсумку забезпечує максимальну достовірність очікуваних результатів.

Достовірність результатів підтверджується і тим, що у ході розрахунків при оцінці рівня конкурентоспроможності підприємств не використовуються різного роду синтетичні, умовні показники. Навпаки, вся необхідна вихідна інформація, яка має вартісний вираз, може бути отримана з даних бухгалтерської та статистичної звітності підприємств, що підвищує точність та оперативність розрахунків.

Таким чином, запропоноване визначення інтегрального показника оцінки рівня конкурентоспроможності транспортних підприємств є тим інструментом, широке застосування якого можливе як в теоретичних дослідженнях, так і в практиці економічного аналізу, і дозволить прискорити вирішення проблеми ефективного

функціонування підприємств галузі з метою забезпечення розвитку інфраструктури туризму.

#### Література:

1. Режим доступу: <http://ua.korrespondent.net/lifestyle/travel/3512442-ispaiia-ta-frantsiia-vyznachen-naikraschi-turystychni-krainy>
2. Балабанов И.Т. Экономика туризма: учебное пособие / И.Т. Балабанов, А.И. Балабанов. — М.: Финансы и статистика, 1999. — 176 с.
3. Герасименко В.Г. Аграрний туризм як вид підприємництва: монографія / В.Г. Герасименко, С.Г. Нездоймінов. — Одеса: ПАЛЬМІРА, 2011. — 178 с.
4. Нездоймінов С.Г. Наукова парадигма підприємництва в економічній системі туризму / С.Г. Нездоймінов // Вісник Донецького інституту туристичного бізнесу. — 2008. — № 12. — С. 56—64.
5. Агафонова Л.Г. Туризм, готельний та ресторанный бізнес, ціноутворення, конкуренція, регулювання / Л.Г. Агафонова, О.С. Агафонова. — К.: Знання, 2002. — 351 с.
6. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні / В.Ф. Кифяк. — Чернівці: Книги-XXI, 2003. — 300 с.

#### References:

1. korrespondent.net (2015), "Spain and France. Recognized as the best tourist country", available at: <http://ua.korrespondent.net/lifestyle/travel/3512442-ispaiia-ta-frantsiia-vyznachen-naikraschi-turystychni-krainy> (Accessed 22 July 2015).
2. Balabanov, Y.T. and Balabanov, A.Y. (1999), *Ekonomyka turyzma [Economics of tourism], Fynansy y statystyka*, Moscow, Russia.
3. Herasymenko, V.H. and Nezdoyminov, S.H. (2011), *Ahrarnyj turyzm iak vyd pidpriemnytstva [Agricultural tourism as a form of entrepreneurship]*, PAL'MIRA, Odesa, Ukraine.
4. Nezdoyminov, S.H. (2008), "The scientific paradigm of entrepreneurship in the economic system of tourism", *Visnyk Donets'koho instytutu turystychnoho biznesu*, vol.12, pp. 56—64.
5. Ahafonova, L.H. and Ahafonova, O.S. (2002), *Turyzm, hotel'nyj ta restorannyj biznes, tsinoutvorenna, konkurentsia, rehuliuвання [Tourism, hotel and restaurant business, pricing, competition, regulation]*, Znannia, Kyiv, Ukraine.
6. Kyfiak, V.F. (2003), *Orhanizatsiia turystychnoi diial'nosti v Ukraini [The organization of tourist activities in Ukraine]*, Knyhy-XXI, Chernivtsi, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 21.07.2014 р.