

4. Лещенко М.И. Инновационно-инвестиционная стратегия промышленности: учеб. пособ. / М.И. Лещенко, В.А. Демин, И.И. Марущак. – М.: МГИУ, 2007. – 340 с.
5. Майфат А.В. Гражданско-правовые конструкции инвестирования: монография / А.В. Майфат. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 328 с.
6. Маловичко А.С. Вплив ризик-менеджменту на інвестиційну привабливість підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.С. Маловичко. – Донецьк, 2007. – 21 с.
7. Норткотт Д. Принятие инвестиционных решений: пер. с англ. / Д. Норткотт. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 247 с.
8. Строкович Г.В. Вибір стратегії інвестування підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.06.01 – економіка підприємства та організація виробництва / Г.В. Строкович. – Харків, 1999. – 17 с.
9. Семенова А.А. Инновационно-инвестиционный менеджмент: учеб. пособ. / А.А. Семенова, И.И. Марущак., под редакцией М.И. Лещенко. – М.: МГИУ, 2007. – 249 с.
10. Концепция контроллинга: Управленческий учет. Система отчетности. Бюджетирование / Horvat & Partners; пер. с нем, 3-е изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. – 296 с.
11. Черноруцкий И.Г. Методы принятия решений: учеб. пособ. / И.Г. Черноруцкий. – СПб.: БХВ-Петербург, 2005. – 416 с.
12. Лебедев-Любимов А. Психология рекламы / А. Лебедев-Любимов. – СПб.: Питер, 2002. – 368 с.

Стаття надійшла: 08.06.2015 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

УДК 338.2:656.07  
JEL Classification: D91

## МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ АКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТУ

Майборода Ю. В., аспірант

Харківський національний автомобільно-дорожній університет, м. Харків

**Анотація.** У статті обґрунтовано методичний підхід до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту як показника, що характеризує результативність його діяльності. Предметом дослідження у статті виступили теоретичні та методичні аспекти оцінки підприємницької активності підприємства. Дослідником запропоновано оцінювати підприємницьку активність на основі комплексного показника, який включає три компоненти: виробничо-збутову, фінансову і безпосередньо підприємницьку. Виробничо-збутову компоненту формують показники, що характеризують майновий стан підприємства, обсяги автотранспортних послуг у натуральних показниках, кількість працюючих, кількість одиниць рухомого складу, що використовується при здійсненні основних видів перевезень. Розрахунок інтегрального показника за фінансовою компонентою базується на основних фінансових результатах діяльності підприємства, показниках ефективності виробництва і реалізації послуг - основних показниках, що характеризують фінансовий стан підприємства. Підприємницька компонента формується на основі кількості впроваджених нових видів автотранспортних послуг, кількості нових маршрутів, кількості додаткових послуг, кількості робітників, що підвищили кваліфікації або отримали права вищої категорії, оновлення рухомого складу, кількості отриманих ліцензій та дозволів. Розрахунок інтегрального показника базується на таксономічному методі. Підприємство характеризує більший рівень активності за будь-якою із компонент, якщо значення таксономічного показника відповідно більш наближене до одиниці. Для кожної із компонент у подальшому визначається достатній рівень активності, який стає основою формування комплексного показника. У свою чергу, комплексний показник підприємницької активності підприємств автотранспорту стає основою визначання дієвих заходів із формування організаційно-економічного механізму розвитку їх підприємницької діяльності.

**Ключові слова:** автотранспортне підприємство, підприємницька діяльність, підприємницька активність, виробничо-збутова складова підприємницької активності, фінансова складова підприємницької активності.

## METHODICAL ASPECTS FOR ENTERPRISE ACTIVITY ESTIMATION OF MOTOR TRANSPORT ENTERPRISES

Yuliya Mayboroda, Post-graduate  
Kharkiv National Automobile and Highway University

**Summary.** *The methodical aspects for enterprise activity estimation of motor transport enterprises as an index that characterizes effectiveness of its activity is explained in the article. The subject of the study in the article is the research of the theoretical and methodical aspects of enterprise activity estimation of motor transport enterprises. It is suggested to estimate enterprise activity based on the complex index, which includes three components: the production and sale component, the finance component and directly the enterprise component. A production and sale component is formed by indexes that characterize the property state of enterprise, volumes of motor transport services in natural indexes, amount of workers, amount of stock units that is used during realization of basic types of transportations. The calculation of integral index after a financial component is based on the basic financial results of activity of enterprise, indexes of efficiency of production and realization of services, basic indexes that characterize the financial state of enterprise. An enterprise component is formed on the basic amount of the inculcated new types of motor transport services, amount of new routes, amount of additional services, amount of workers, that promoted qualifications or got rights for a higher category, amount of the got licenses and permissions. The calculation of integral index is based on a taxonomic method. An enterprise characterizes greater level of activity any of components, if the value of taxonomic index accordingly is closer to unit. For each of components the sufficient level of activity will be formed, becoming basis of forming of complex index, is determined in further. In turn, the complex index of enterprise activity of motor transport enterprises becomes basis of determination the effective measures from forming of organizationally-economic mechanism of development of them entrepreneurial activity.*

**Keywords:** *motor transport enterprise, entrepreneurial activity, enterprise activity, productive-sale constituent of enterprise activity, financial constituent of enterprise activity.*

**Постановка проблеми.** Визначаючи напрями удосконалення механізму активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту, важливим поняттям, яке потребує визначення і розвитку, виступає підприємницька активність. У більшості досліджень, які присвячені питанням підприємницької діяльності, мова йде про її розвиток. Поняття активізації підприємницької діяльності і підприємницької активності, як її передумови, мало досліджено.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Підприємницька активність виступає проявом економічної активності суб'єктів господарювання. Економічна активність виступає цілеспрямованою діяльністю людини в економічних процесах, яка спрямовується на отримання чистих вигід. Економічна активність проявляється у двох видах: цілеспрямована діяльність в якості найманого працівника і в якості підприємця [1, С. 23].

Людська активність – це передусім перетворення людиною навколишнього світу і підтримка значущих зв'язків із середовищем. Людська активність є багаторівневою і реалізується на різних рівнях: психічному, особистісному, поведінковому і соціальному [2, С. 10].

Підприємницьку активність найчастіше розглядають у двох аспектах:

1. Особистісно-мотиваційному, поведінковому [2, С. 11].
2. Результативному, як характеристику рівня розвитку підприємницької діяльності [3, с. 17].

У методиці Глобального моніторингу підприємництва (Global Entrepreneurship Monitor — GEM), який реалізується на базі провідних світових бізнес-шкіл і спрямовується на порівняння рівнів підприємницької активності у країнах, визначення факторів, що впливають на рівень підприємницької активності, запропоновані заходи щодо зростання підприємницької активності на національному рівні [4, С. 8]. Підприємницька активність розглядається у даній методиці саме з позицій другого підходу – як певна характеристика розвитку підприємництва.

Позитивні наслідки впливу підприємницької активності на розвиток держави проявляються у збільшенні обсягу надходжень до бюджету, утвердження власного товаровиробника. Серед переваг розвитку підприємницької активності А. Лоза визначає також надання населенню тих послуг, які неспроможний надати державний сектор, а також насичення ринку широким асортиментом товарів. До пріоритетних напрямків розвитку підприємницької активності населенням автор відносить торгівлю, виробництво

та надання послуг [2, с. 14].

**Невирішені складові загальної проблеми.** Аналізуючи дослідження, які присвячені питанням активізації підприємницької діяльності, зазначимо, що жодне з них не дає оцінку підприємницької діяльності як характеристики підприємства, яка визначається певними показниками його діяльності. У розрізі формування нової парадигми активізації підприємницької діяльності важливим елементом є розробка методики її оцінки, що ґрунтується на сучасних підходах до формування ефективних програм розвитку діяльності підприємства з урахування різних складових, що надають загальну картину розвитку підприємницької діяльності.

**Мета та завдання статті.** Метою даної статті є обґрунтування методичного підходу до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту як показника, що характеризує результативність його діяльності.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Оцінка підприємницької активності базується на трьохкомпонентній моделі підприємницької активності, яка включає виробничо-збутову компоненту, фінансову компоненту, безпосередньо підприємницьку компоненту. Використання багатоконпонентних показників є досить поширеним у економічних дослідженнях (наприклад, при оцінці конкурентоспроможності [5, С. 166-168] та економічної безпеки [6, С. 79-81]), оскільки дозволяє оцінити як загальні тенденції розвитку або узагальнений стан об'єкту, так і визначити найбільш впливові складові, оцінити їх вплив та визначити зміни кожної із компонент.

Оскільки у кожному компоненту необхідно включати широкий спектр показників, загальними умовами для розробки методики оцінки є:

1. Кількість показників, що включено у кожен компоненту, повинна відповідати принципу доцільності і достатності, тобто кількість показників повинна бути достатньою, що би відобразити зміст кожної компоненти, але не повинна мати значну кількість показників, що може ускладнювати розрахунки та аналіз результатів;

2. Кожен показник може бути доданим лише до однієї з компонент, тобто не можливим є дублювання показників у компонентах;

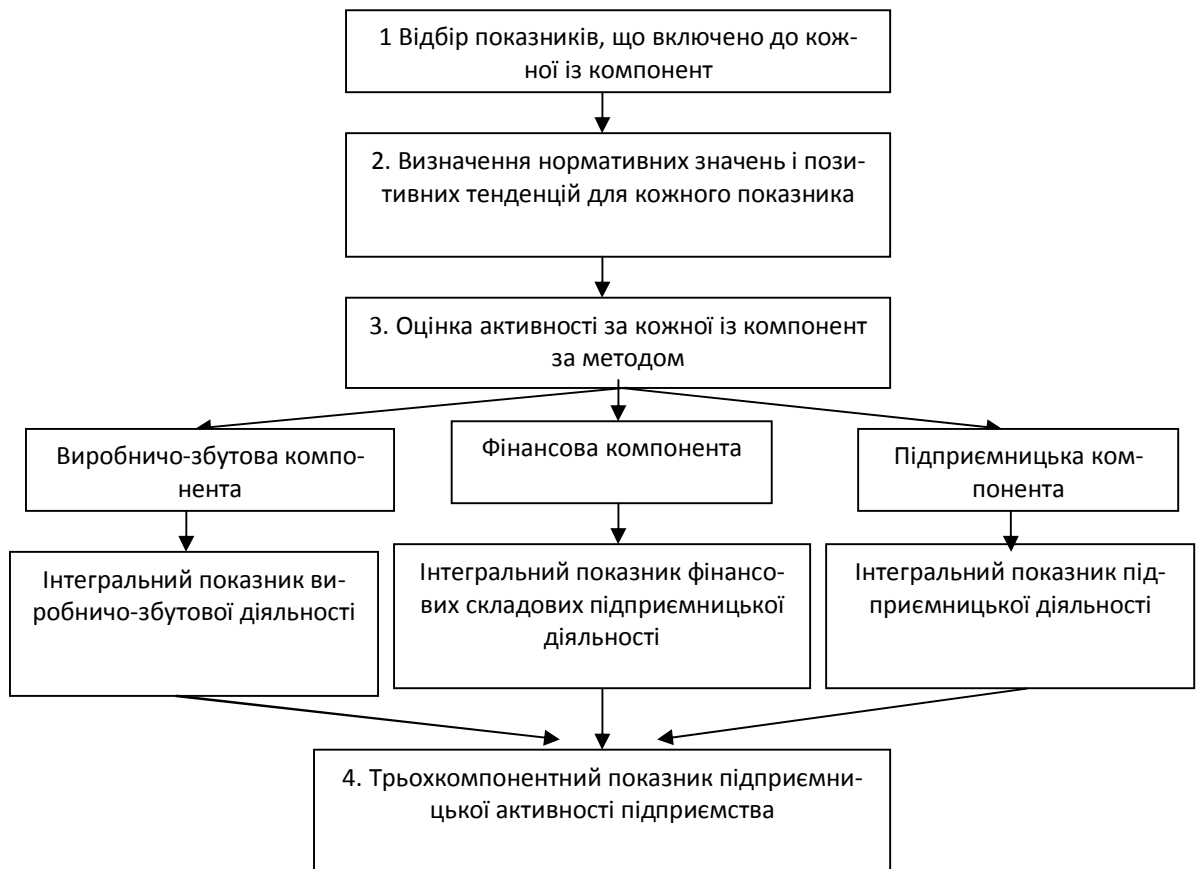
3. У розрахунках використовуються лише відносні показники. Якщо показник, що включений до вихідних даних визначається у абсолютних одиницях, його приводять до відносного значення, що дозволяє проводити порівняльну характеристику показників за підприємствами.

4. Підсумковим результатом оцінки кожної з компонент виступає інтегральний показник, розрахунок якого враховує нормативні значення та позитивні тенденції змін показника, що включено до компоненти;

5. Інтегральні показники розраховуються на основі методу таксономічного аналізу, який є найбільш доцільним з точки зору групування різнорідних за своєю суттю показників при розрахунку єдиного показника [7, с. 60];

6. Кожен інтегральний показник розраховується таким чином, що б його зміни оцінювалися однаково у кожній із компонент: зростання значення характеризує позитивні тенденції стосовно певної компоненти, зниження значення – негативні. Це можливе при використанні такого таксономічного показника, як обернений показник рівня розвитку (рис. 1) [6, с. 92-93].

Важливим етапом при оцінці підприємницької активності підприємств автотранспорту стає формування матриці вихідних даних. На даному етапі формується матриця спостережень, вибір складових якої є основою достовірності подальших результатів. Спираючись на принципи порівняльного багатовимірного аналізу, зокрема таксономічні методи, матриця спостережень повинна містити найбільш повну характеристику множин, що досліджуються [8, с. 10]. Така матриця містить у собі  $m$  елементів, які описують за допомогою  $n$  ознак. Кожна одиниця виступає точкою багатовимірного простору з координатами  $n$  ознак для даної одиниці. Методичний підхід до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту, який пропонується, включає формування трьох матриць вихідних даних для кожної із компонент. Елементи матриці повинні відображати її найбільш суттєві ознаки, які мають кількісний вимір. У методі, що пропонується, якісні ознаки, які не мають загальноприйнятого кількісного виміру не використовуються.



**Рисунок 1 – Формування трьохкомпонентного показника підприємницької активності підприємств автотранспорту**

Отже, перший етап оцінки підприємницької активності включає відбір показників, які входять до інтегрального показника, що характеризує кожну із компонент:

Виробничо-збутова компонента відображає наявний стан та потенційні можливості виробництва та збуту продукції і включає кількісні та якісні показники техніко-економічного та майнового стану підприємства, наявність необхідного персоналу на підприємстві, а також показники, що характеризують надання автотранспортних послуг у натуральному вигляді.

Розрахунок і аналіз фінансової компоненти при оцінці підприємницької активності поєднує оцінку фінансового стану з оцінкою фінансових результатів діяльності: стабільний фінансовий стан виступає передумовою розвитку діяльності і підвищення її результативності, а фінансові результати підприємства, виступаючи як результат діяльності та її мета, сприяють підвищенню фінансового стану і створюють передумови подальшого прояву підприємницької ініціативи.

Підприємницька компонента базується не тільки на визначенні ділової активності, яка оцінюється прискоренням обороту фінансових ресурсів та активів підприємства, але і включає оцінку конкретних заходів з прояву підприємницької ініціативи (впровадження нових видів діяльності, розширення існуючих тощо). Також підприємницька компонента включає у себе заходи із якісного поліпшення умов виробництва і надання послуг, зокрема спрямованих на підвищення кваліфікації персоналу та оновлення основних засобів у цілому та рухомого складу, зокрема.

Проаналізувавши значну кількість наукових розробок, які присвячені питанням підприємницької діяльності і функціонування підприємств автомобільного транспорту, на основі узагальнення їх результатів і враховуючи функціональне навантаження і зміст кожної із компонент запропоновано включати наступні показники:

Виробничо-збутова компонента: показники, що характеризують майновий стан підприємства, обсяги автотранспортних послуг у натуральних показниках, кількість працюючих, кількість одиниць рухомого складу, що використовується при здійсненні основних видів перевезень.

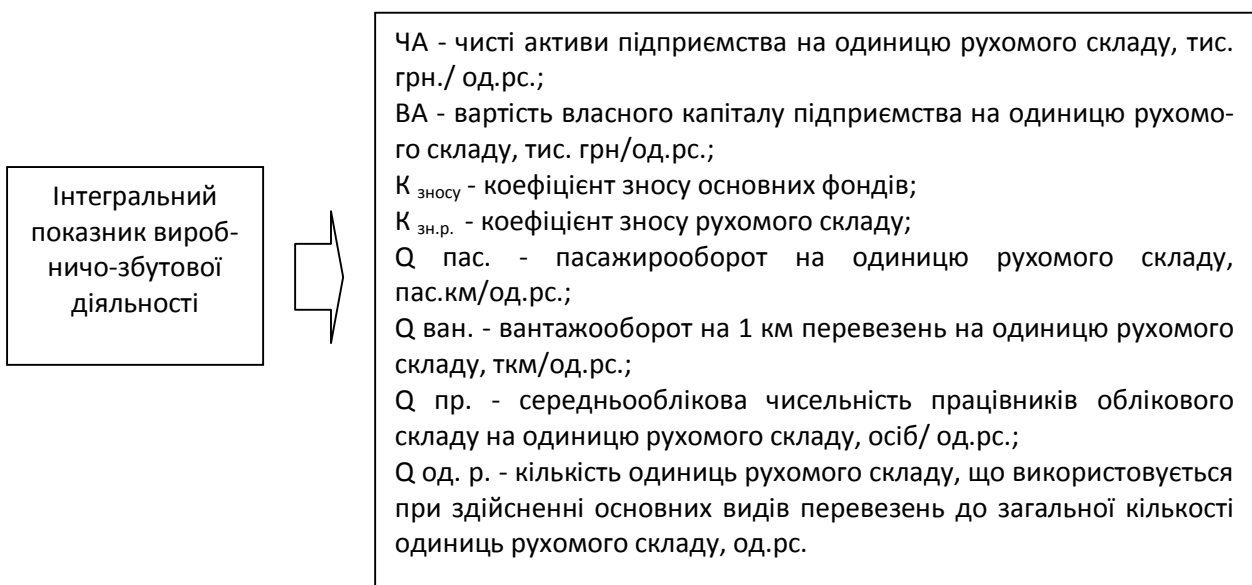
Фінансова компонента: основні фінансові результати діяльності підприємства, показники ефективності виробництва і реалізації послуг, основні показники, що характеризують фінансовий стан підприємства (ліквідність, платоспроможність, наявність власного оборотного капіталу).

Підприємницька компонента: кількість впроваджених нових видів автотранспортних послуг, кількість нових маршрутів, кількість додаткових послуг, кількість робітників, що підвищили кваліфікації або отримали права вищої категорії, оновлення рухомого складу, отримані ліцензії та дозволи.

При розробці інтегральних показників за кожної компонентою, що входить до складу трьохкомпонентної оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту, абсолютні показники, що включено до кожної компонент, пропонується привести до відносних значень.

У якості знаменника, до якого віднесено абсолютні показники, обрано кількість одиниць рухомого складу. Такий підхід використовується, виходячи із того, що основним видом діяльності підприємств автотранспорту є надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів, а також розвиток підприємницької діяльності, що її активізація базується на кількості одиниць рухомого складу, яка може бути задіяна у основному виді діяльності. Отже, усі показники, які мають абсолютні значення, при оцінці підприємницької активності віднесено до середньорічної кількості одиниць рухомого складу відповідного періоду.

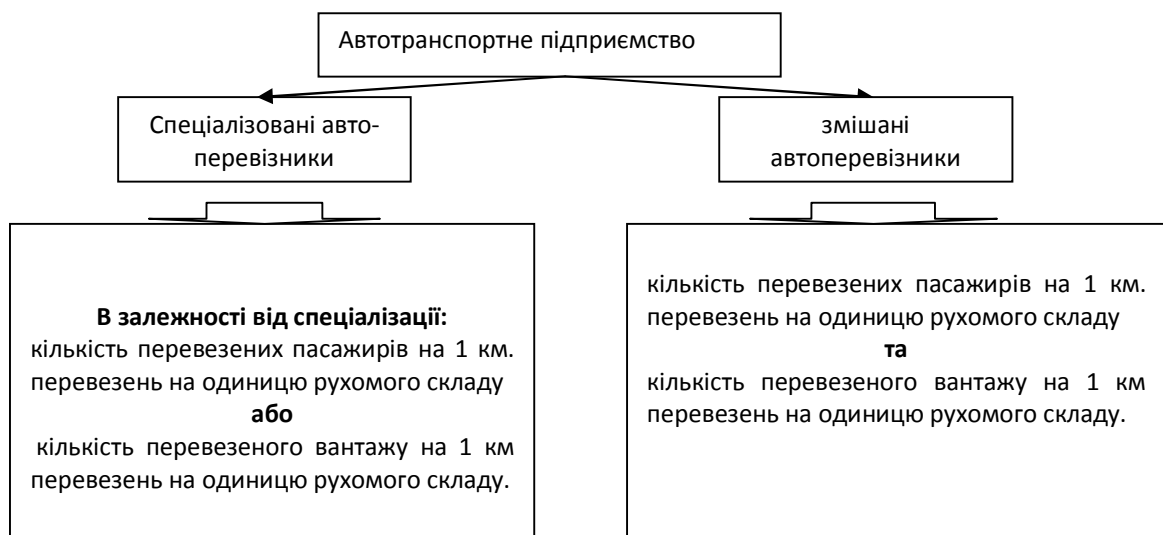
Таким чином, інтегральний показник виробничо-збутової діяльності пропонується визначати на основі чистих активів підприємства на одиницю рухомого складу; вартості власного капіталу підприємства на одиницю рухомого складу; коефіцієнту зносу основних фондів, коефіцієнту зносу рухомого складу, кількості перевезених пасажирів на 1 км, перевезень на одиницю рухомого складу; кількості перевезеного вантажу на 1 км, перевезень на одиницю рухомого складу; середньооблікова чисельність працівників облікового складу на одиницю рухомого складу на одиницю рухомого складу; кількість одиниць рухомого складу, що використовується при здійсненні основних видів перевезень до загальної кількості одиниць рухомого складу (рис. 2).



**Рисунок 2 – Показники, на основі яких розраховується інтегральний показник виробничо-збутової діяльності**

Окремого уточнення потребує визначення кількості перевезених пасажирів на 1 км перевезень на одиницю рухомого складу та кількості перевезеного вантажу на 1 км перевезень на одиницю рухомого складу (рис. 3).

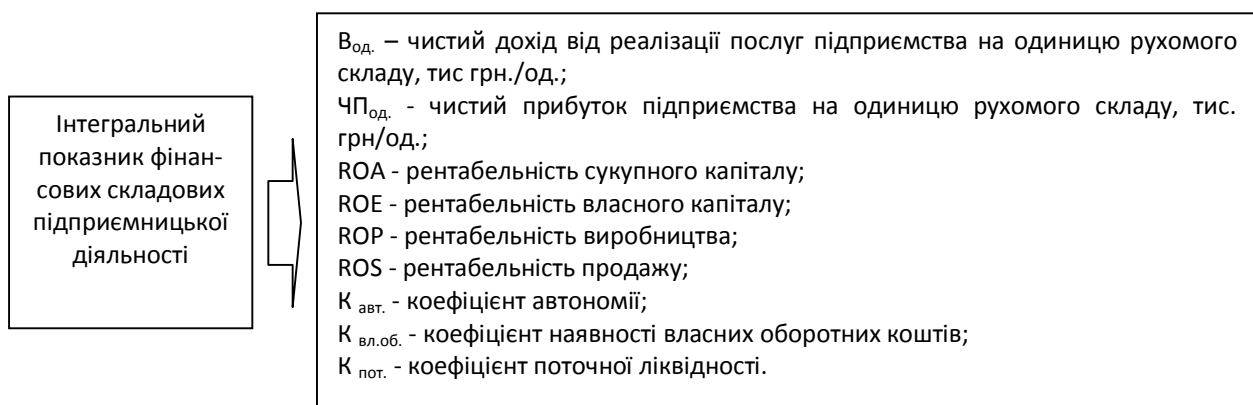
Якщо у змішаного автоперевізника у якийсь із періодів за одним із напрямів перевезення не здійснювалися, то при розрахунку інтегрального показника виробничо-збутової діяльності його значення дорівнює нулю.



**Рисунок 3 – Визначення показників, на основі яких розраховується інтегральний показник виробничо-збутової діяльності, в залежності від спеціалізації**

Інтегральний показник фінансових складових підприємницької діяльності включає наступні показники: чистий дохід від реалізації послуг підприємства на одиницю рухомого складу; чистий прибуток підприємства на одиницю рухомого складу; рентабельність сукупного капіталу; рентабельність власного капіталу; рентабельність виробництва; рентабельність продажу; коефіцієнт автономії; коефіцієнт наявності власних оборотних коштів; коефіцієнт поточної ліквідності (рис. 4).

Інтегральний показник підприємницької діяльності включає наступні показники: кількість впроваджених нових видів автотранспортних послуг на одиницю рухомого складу, у тому числі кількість отриманих ліцензій та дозволів; кількість впроваджених нових маршрутів на одиницю рухомого складу, кількість впроваджених додаткових послуг, коефіцієнт оборотності активів підприємства, коефіцієнт оборотності власного капіталу; коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості, кількість робітників, що підвищили кваліфікації або отримали права вищої категорії, коефіцієнт оновлення рухомого складу (рис. 5).

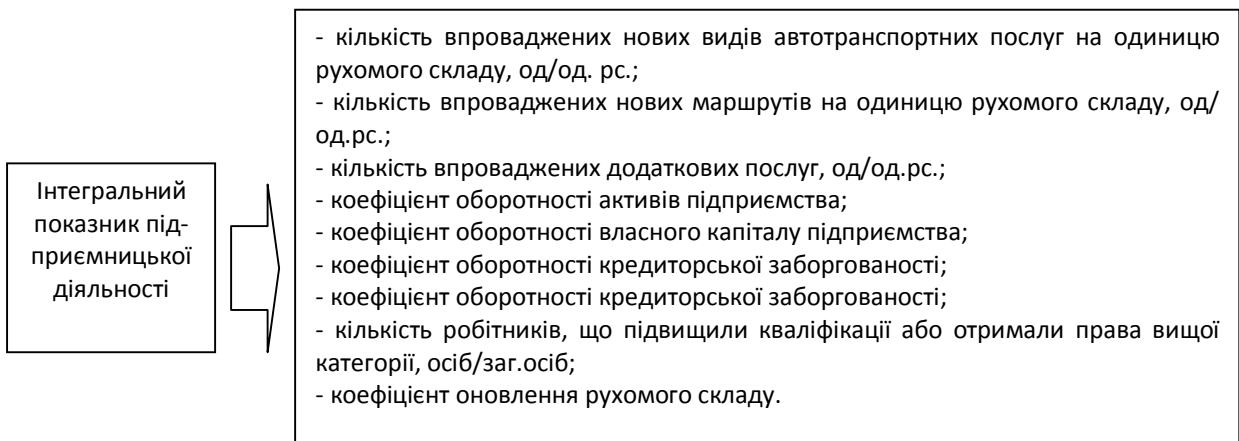


**Рисунок 4 – Показники, на основі яких розраховується інтегральний показник фінансових складових підприємницької діяльності**

До попередніх процедур розрахунку інтегральних показників, які пропонується включати до трьохкомпонентного показника підприємницької активності включають також:

- процедуру стандартизації даних, оскільки показники, що формуються характеризують різні ознаки і мають різні одиниці виміру;
- розрахунок елементів матриці відстаней з урахуванням усіх елементів вихідних даних;

- формування матриці відстаней, яка є основою проведення досліджень з урахуванням таксономічних методів [8, с. 12].



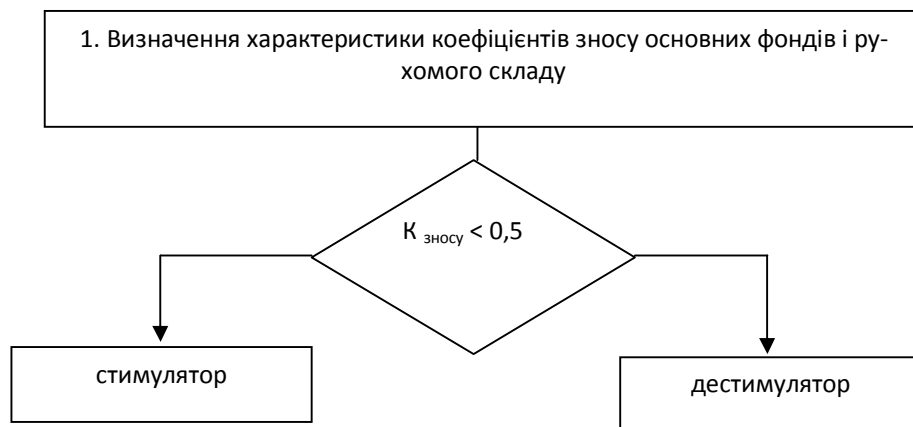
**Рисунок 5 – Показники, на основі яких розраховується інтегральний показник підприємницької діяльності**

Для деяких показників, що включені до розрахунків, існують критичні або нормативно рекомендовані значення, які потрібно враховувати при розрахунку, а також деякі із показників, які включені до інтегральних, можуть мати від’ємні значення. Саме тому постає питання про визначення стимуляторів і дестимуляторів при розрахунку інтегрального показника.

Якщо показник має від’ємне значення, то у розрахунках враховуємо без урахування знаку як дестимулятор, тобто складову, яка, незалежно від змін, знижує якість процесу або значення інтегрального показника.

Уточнення потребують ті складові інтегральних показників, для яких встановлено граничні або оптимально рекомендовані значення:

1. Для коефіцієнтів зносу основних фондів і рухомого складу граничним значення є  $K_{зносу} = 0,5$  і  $K_{зн.р.} = 0,5$  відповідно. В залежності від значення і тенденції показник може виступати як стимулятором так в де стимулятором (рис. 6).



**Рисунок 6 – Визначення характеристики коефіцієнтів зносу основних фондів і рухомого складу**

2. Коефіцієнт автономії має оптимально рекомендоване значення  $K_{авт.} = 0,5$ . Аналогічно, як і для коефіцієнтів зносу, при значенні нижче рекомендованого у розрахунках приймаємо як дестимулятор; при значенні, що дорівнює оптимальному або вище нього, як стимулятор.

3. Для коефіцієнту наявності власних оборотних коштів при значенні нижче 0,1 показник приймаємо у розрахунках як дестимулятор; при значенні, що дорівнює або більше 0,1 – стимулятор.

4. Для коефіцієнту поточної ліквідності відповідно при значенні нижче 2 показник приймаємо у розрахунках як дестимулятор; при значенні, що дорівнює або більше 2 – стимулятор.

Таким чином, отримані інтегральні показники за кожною з компонент підприємницької активності виступають як таксономічний показник рівня розвитку, який є рівнодіючою усіх ознак, які включено до сукупності, що досліджується. Розподіл показників на стимулятори і дестимулятори стає основою побудови «еталону розвитку»: чим ближче значення до нуля, тим більш розвиненою є дана одиниця. У дослідженні використовується обернений показник «рівня розвитку», який є більш поширеним і зручнішим у трактуванні: чим ближче отримане значення показника для якоїсь одиниці, тим більш розвиненою вона є. Для нашого дослідження чим більше найближче значення інтегрального показника за будь-якою компонентою до одиниці, тим більш активним підприємство є за даною компонентою.

**Висновки.** Отже, в основу оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту покладено розрахунок інтегральний показників таксономічним методом за трьома компонентами: виробничо-збутовою, фінансовою, підприємницькою. Підприємство є більш активним за будь-якою із компонент, якщо значення таксономічного показника відповідно більш наближене до одиниці. Наступними кроком у визначенню підприємницької активності стає формування безпосередньо комплексного трьохкомпонентного показника, визначення рівнів розвитку і трактування отриманих результатів, виходячи із його значення. В залежності від рівня розвитку кожної із компонент, визначаються можливі значення трьохкомпонентного показника, які дозволяють виділити низький, достатній і високий рівень підприємницької активності підприємств автотранспорту. Оцінка рівня активності є передумовою формування дієвого організаційно-економічного механізму активізації підприємницької діяльності, який повинен базуватися на методах і формах, що доцільно застосовувати в залежності від рівня підприємницької активності та ступеня розвитку кожної із компоненти.

**Перелік посилань:**

1. Асаул, А. Н. *Организация предпринимательской деятельности: ученик [текст]* / А. Н. Асаул. – СПб.: АНО ИПЭВ, 2009. – 336 с.
2. Лоза А. С. *Підприємницька активність за умов суспільної трансформації (на прикладі малого бізнесу) : автореф. дис. на здобуття наук, ступеня канд. соціол. наук : спец. 22.00.04 – спеціальні та галузеві соціології* / А. С. Лоза. — Харків, 2009. — 21 с.
3. Вавилов О. О. *Предпринимательство как объект социально – экономического исследования: автореф. дисс. на соискание наук, степени канд. соц. наук : спец. 22.00.03 – экономическая социология и демография* О. О. Вавилов. – М., 2008. – 23 с.
4. *Глобальный мониторинг предпринимательства: Россия – 2011: [Национальный отчет]* / под. ред. О. Верховцевой, Н. Дорохиной. – Санкт – петербург «Высшая школа бизнеса», 2011. – 63 с.
5. Кизим Н. А. *Концентрация экономики и конкурентоспособность стран мира : [монография]* / Н. А. Кизим, В. М. Горбатов. – Х.: ИД «ИНЖЕК», 2005. – 216 с.
6. Пономаренко В. С. *Экономическая безопасность региона: анализ, оценка, прогнозирование [монография]* / В. С. Пономаренко, Т. С. Клебанова, Н. Л. Чернова. – Х.: ИД «ИНЖЕК», 2005. – 176 с.
7. *Экономический потенциал региона: [монография]* / А.Н. Тищенко, Н.А. Кизим, А. И. Кубах, Е.В. Давыскиба. – Х.: ИД «ИНЖЕК», 2005. – 176 с.
8. Плюта В. *Сравнительный многомерный анализ в экономических исследованиях : Методы таксономии и факторного анализа* / В. Плюта, перевод с пол. В.В. Иванова. – М.: статистика, 1980. – 151 с.

Стаття надійшла: 18.06.2015 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

