

8. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
9. Україна від кризи до економічного зростання. План модернізації України. Федерація роботодавців України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://modernization.fru.org.ua/ua>.

Анотація. В роботі обґрунтовані напрямки модернізації елементів інфраструктури експорту агропродовольственного ринка як основної складової підвищення конкурентоспособності України. Систематизація цих напрямків сформована по восьми елементам інфраструктури агропродовольственного ринка. Определено влияние инфраструктуры обеспечения регионов Украины на развитие агропродовольственного рынка.

Ключевые слова: інфраструктура, агропродовольственный ринок, модернізація, конкурентоспособність, експорт аграрної продукції.

Summary. The paper substantiates the directions of modernization of the elements export of the infrastructure of the agro-food market as the main component of increasing the competitiveness of Ukraine. The systematization of these areas is formed by eight basic elements of the infrastructure of the agro-food market. The influence of infrastructure provision of regions of Ukraine on the development of the agro-food market is determined.

Key words: infrastructure, agro-food market, modernization, competitiveness, export of agrarian products.

УДК 330.1:656.078.8 (045)

Галькевич М. В.

старший викладач

*Київського транспортного коледжу
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

Galkevich M. V.

Senior Lecturer,

*Kilia Transport College of Kyiv State Maritime Academy
named after hetman Petro Konashevich- Sahaydachnyi*

ОБґРУНТУВАННЯ МЕТОДИКИ «ОЦІНКА ЗА ВАРТІСНИМИ КРИТЕРІЯМИ РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ» ДЛЯ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

SUBSTANTIATION OF METHODOLOGY «ASSESSMENT BY COST CRITERIA FOR THE DEVELOPMENT OF COMPETITIVENESS POTENTIAL» FOR TRANSPORT ENTERPRISES

Анотація. Статтю присвячено обґрунтуванню методики оцінювання виду розвитку та вибору подальших стратегій для забезпечення конкурентоздатності й ефективності діяльності транспортних підприємств в умовах ринкового середовища. У роботі методика оцінки за вартісними критеріями розвитку ґрунтується на оцінці вартості та визначенні виду розвитку потенціалу конкурентоспроможності, що дає змогу виявити слабкі місця в управлінні внутрішніми й зовнішніми складниками потенціалу конкурентоспроможності та розробити систему стратегій подальшого розвитку транспортного підприємства.

Ключові слова: потенціал конкурентоспроможності, вартість, оцінка, види розвитку, стратегії, транспортне підприємство.

Вступ та постановка проблеми. Управління потенціалом конкурентоспроможності транспортного підприємства та його розвитком нерозривно пов'язане з управлінням вартістю і ринковим статусом підприємства, оскільки спрямовується на максимізацію ефективності використання внутрішніх резервів та зовнішніх конкурентних переваг, тому процеси управління реалізацією потенціалу конкурентоспроможності потребують безперервного дослідження тенденцій та перспектив розвитку, рівня потенціалу та ефективності використання ресурсів і можливостей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На думку більшості сучасних науковців, під якісним розвитком

економічної системи слід розуміти зростання, що досягається шляхом інтенсифікації виробництва (Я.Б. Базилук, Л.Є. Балабанова, В.М. Геєць, В.Г. Шинкаренко, А.Е. Воронкова, В.Л. Дикань) [1–6]. Інтенсифікація – це процес, метою і результатом якого є підвищення економічної ефективності надання транспортних послуг і збільшення на цій основі доходів від основної діяльності транспортного підприємства. На противагу цьому екстенсивний спосіб розвитку процесів надання транспортних послуг передбачає збільшення обсягів обслуговування без підвищення ступеня віддачі застосовуваних трудових і матеріальних ресурсів (тобто без підвищення рівня

ефективності), а за рахунок їх абсолютного збільшення (тобто додаткового залучення ресурсів). Окремо розглядають ще один тип розвитку – детенсивний, за якого відбувається погіршення технічного та технологічного стану транспортних засобів й інфраструктури, у результаті чого транспортне підприємство поступово втрачає конкурентні позиції на ринку перевезень і деградує.

Для потенціалу конкурентоспроможності транспортних підприємств, урахувавши дослідження провідних науковців-економістів, сформуємо такі види економічного розвитку за інтенсивністю: інтенсивний (концентрований, інтеграційний, інноваційний); екстенсивний (скорочуючий, диверсифікаційний, модернізуючий); детенсивний. Також у наукових дослідженнях виділяють за часом еволюційний та революційний типи розвитку економічних систем, а за характером – прямолінійний, спіралеподібний та біфуркаційний (хаотичний). Графічною інтерпретацією прийнятих для нашого дослідження типів розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортних підприємств є матриця (рис. 1), що дає змогу визначити місце, динаміку, спрямованість та характер розвитку.

Під час проведення аналізу транспортного підприємства необхідно враховувати спрямованість та якісні зміни в технологіях перевезень і наданні послуг, тому пропонуємо визначати типи розвитку за спрямованістю змін та втратами приросту вартості на прогресивний та регресивний. Дані властивості потенціалу конкурентоспроможності враховуватимемо під час ретроспективного аналізу та розроблення прогнозів.

Універсальним підходом до визначення типу економічного розвитку підприємства можна вважати методику, що узагальнює показники визначення рівня розвитку економічного потенціалу [7]. Базовими критеріями аналізу та оцінки ефективності організаційно-економічного розвитку економічного потенціалу підприємств використовуються такі індекси:

– виробництва, що розраховується за формулою:

$$I_{ВП} = \frac{ВП}{ВПб} , \quad (1)$$

де ВП – рівень виробництва (реалізації) продукції у звітному періоді; ВПб – рівень виробництва (реалізації) продукції у базовому періоді;

– сукупних витрат на виробництво і реалізацію продукції, що розраховується за формулою:

$$I_B = \frac{B}{Bб} , \quad (2)$$

де В – сукупні витрати на виробництво і реалізацію продукції у звітному періоді; Вб – сукупні витрати на виробництво і реалізацію продукції у базовому періоді;

– рівня економічної ефективності, що розраховується за формулою:

$$I_{ке} = \frac{Ie}{I_B} , \quad (3)$$

де Ie – досягнуті ефекти; Iв – витрати на досягнуті результати у звітному періоді;

– рівня рентабельності, що розраховується за формулою:

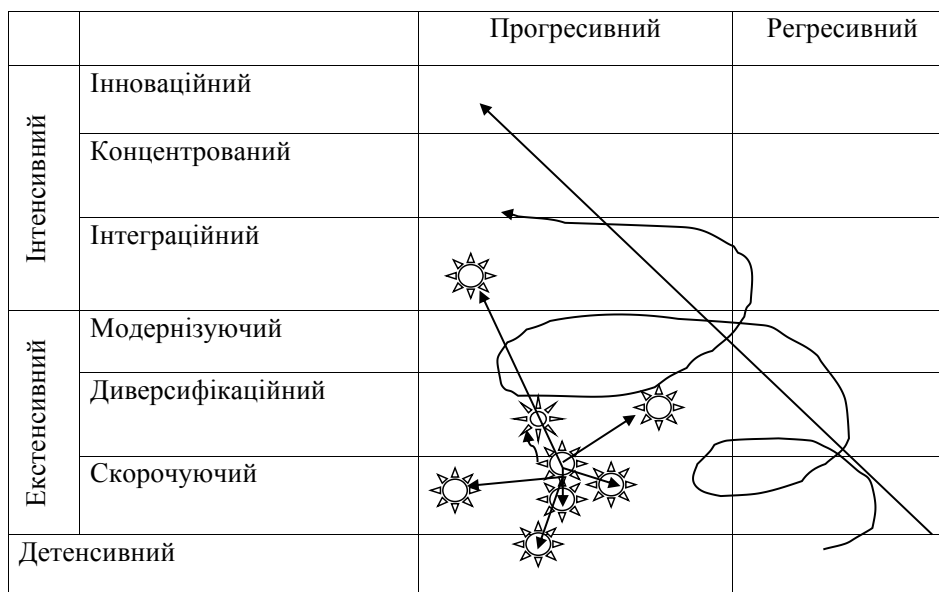
$$I_p = \frac{Ie}{I_{Bб}} , \quad (4)$$

де Ie – досягнуті ефекти; Iв – сукупні витрати у базовому періоді.

На основі визначених критеріїв виокремлюються основні типи економічного розвитку (табл. 1). Наведена методика передбачає обчислення чотирьох аналітичних індикаторів, за кожним з яких можна зробити окремий висновок, проте в сукупності ці показники дають змогу розробити ефективні заходи щодо підвищення ефективності розвитку підприємств [7].

Для визначення типу розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства необхідно встановити критерії щодо відповідності напрямам та рівню розвитку потенціалу конкурентоспроможності. При цьому необхідно спиратися на аналіз конкурентоспроможності та тенденцій у розвитку економічного потенціалу підприємства й урахувати не лише вартість потенціалу конкурентоспроможності, а й масштаби господарської діяльності.

Методику визначення виду розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства про-



На рис. → прямолінійний розвиток, ↻ спіралеподібний розвиток, ✨ біфуркаційний розвиток.

Рис. 1. Графічна інтерпретація типів розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства (узагальнено автором)

Можливі моделі розвитку підприємств [7]

Варіант розвитку	Значення критеріїв				Тип розвитку
	виробництва	сукупних витрат	рівня економічної ефективності	рівня рентабельності	
1	$I_{вп} > 1$	$I_{в} < 1$	$I_{ке} > 1$	$I_{р} > 1$	Інтенсивний, найбільш прогресивний розвиток
2	$I_{вп} > 1$	$I_{в} = 1$	$I_{ке} > 1$	$I_{р} > 1$	Інтенсивний, прогресивний розвиток
3	$I_{вп} > 1$	$I_{в} > 1$	$I_{ке} > 1$	$I_{р} > 1$	Переважно інтенсивний, прогресивний розвиток
4	$I_{вп} > 1$	$I_{в} > 1$	$I_{ке} > 1$	$I_{р} < 1$	Переважно екстенсивний, мало прогресивний розвиток
5	$I_{вп} > 1$	$I_{в} > 1$	$I_{ке} < 1$	$I_{р} < 1$	Екстенсивний регресивний розвиток
6	$I_{вп} > 1$	$I_{в} > 1$	$I_{ке} = 1$	$I_{р} < 1$	Екстенсивний, стабільний регресивний розвиток
7	$I_{вп} < 1$	$I_{в} < 1$	$I_{ке} < 1$	$I_{р} < 1$	Детенсивний розвиток

Таблиця 2

Методичний підхід до визначення виду розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортних підприємств

Варіант розвитку	Значення критеріїв					Вид розвитку
	$I_{КТП}$	$I_{В_г}$	$I_{В_ПКТП}$	$I_{Е_КТП}$	$I_{Е_Р_КТП}$	
1	> 1	> 1	> 1	> 1	> 1	Інноваційний
2	> 1	> 1	≈ 1	> 1	> 1	Концентрований
3	≈ 1	≈ 1	> 1	> 1	≈ 1	Інтеграційний
4	> 1	> 1	< 1	≈ 1	≈ 1	Модернізуючий
5	> 1	> 1	< 1	< 1	< 1	Диверсифікаційний
6	> 1	< 1	< 1	< 1	< 1	Скорочуючий
7	< 1	< 1	< 1	< 1	< 1	Детенсивний

Джерело: розроблено автором

понуємо назвати оцінкою розвитку за критеріями вартості потенціалу конкурентоспроможності, оскільки вона ґрунтується на двох видах вартості – ринкової та відновної та двох критеріях конкурентоспроможності – транспортної послуги та транспортного підприємства.

Враховуючи специфіку транспортних послуг та спрямованості механізму на розвиток потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства за рахунок ефективного управління вартістю та структурою ресурсів, системою управління, можливостями та компетентністю, запропоновано такі критерії для визначення типу розвитку:

1. Критерій конкурентоспроможності транспортного підприємства:

$$I_{КТП} = \frac{K_{ТП}}{K_{ТПб}} \quad (5)$$

де $K_{ТП}$ – конкурентоспроможність транспортного підприємства у звітному році; $K_{ТПб}$ – конкурентоспроможність транспортного підприємства у базовому році.

2. Критерій використання ресурсів:

$$I_{В_г} = \frac{В_г}{В_гб} \quad (6)$$

де $В_г$ – відновна вартість ресурсів, залучених до потенціалу конкурентоспроможності у звітному році, $В_гб$ – відновна вартість ресурсів, залучених до потенціалу конкурентоспроможності у базовому році.

3. Критерій вартості потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства:

$$I_{В_ПКТП} = \frac{В_ПКТП}{В_ПКТПб} \quad (7)$$

де $В_ПКТП$ – вартість потенціалу конкурентоспроможності у звітному році, $В_ПКТПб$ – вартість потенціалу конкурентоспроможності у базовому році.

4. Критерій ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності:

$$I_{Е_КТП} = \frac{В_ПКТП}{В_гб} \quad (8)$$

5. Критерій ефективності розвитку потенціалу конкурентоспроможності:

$$I_{Е_Р_КТП} = \frac{\Gamma}{В_ПКТПб} \quad (9)$$

де Γ – вартість гудвілу транспортного підприємства у звітному році.

Необхідно зазначити, що потенціал транспортного підприємства, а особливо потенціал конкурентоспроможності, має низку особливостей у процесах нарощування і реалізації, що впливають на характер та інтенсивність розвитку:

– ресурси є засобом збереження, нарощування та збільшення вартості потенціалу;

– розвиток вартості потенціалу відбувається хвилеподібно: поступово нарощується, потім у момент найвищого значення потенціал реалізується, а за цим етапом різко знижуються кількість і вартість зосереджених у досліджуваному виді потенціалу ресурсів;

– потенціал можна наростити не лише шляхом вкладення ресурсів у формування необхідного рівня, а й унаслідок змін у структурі складників, видах, джерелах залучених ресурсів та їх співвідношенні.

З огляду на описані умови, опишемо можливі моделі розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортних підприємств (табл. 2).

Розвиток підприємства передбачає зміни в реалізації економічного потенціалу різними шляхами: інноваційного оновлення, інтенсифікації (ринку транспортних послуг або продажів транспортних і суміжних послуг),

інтеграції (вертикальної, горизонтальної), диверсифікації. Зміни у напрямках та процесах реалізації потенціалу здійснюють транспортні підприємства, що діють у динамічних ринкових умовах зі швидкою зміною технологій.

Під час формування стратегічних альтернатив, обґрунтування та вибору конкретної стратегії розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства залежно від рівня і характеру взаємозв'язків, об'єднання та інтегрованості підприємства, притримуються такої послідовності дій:

- здійснюється діагностика зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства, у результаті визначається тип розвитку потенціалу конкурентоспроможності;

- розробляються стратегічні альтернативи та напрями на основі конкретного виду розвитку;

- допрацьовуються й узгоджуються стратегії розвитку з цілями транспортного підприємства та потенціалу конкурентоспроможності, обирається стратегія його розвитку.

Основні групи стратегічних альтернатив розвитку пропонуємо виділяти залежно від виду розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортних підприємств,

що дасть змогу в майбутньому під час вибору стратегій ґрунтуватися на проведеному аналізі впливів внутрішнього та зовнішнього середовища (та сформованого ними потенціалі конкурентоспроможності) та враховувати конкурентний статус і галузеві особливості (рис. 2).

Обґрунтування стратегії розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства необхідно проводити на чотирьох основних рівнях управління:

1. На рівні підприємства – розробляється корпоративна стратегія, що орієнтована на системне управління всіма аспектами діяльності та взаємодією між внутрішнім та зовнішнім середовищами.

2. Для окремого виду продукції (транспортних або суміжних послуг) – обґрунтовується ділова (за іншими джерелами вона ж – конкурентна) стратегія.

3. За функціональними напрямками певної сфери діяльності (сфери діяльності транспортного підприємства, крім надання транспортних послуг, можуть бути пов'язані з постачанням, складуванням, експедиторською, інвестиційною, виробництвом тощо) визначають функціональні стратегії.



Рис. 2. Стратегічні напрями розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства (розроблено автором)

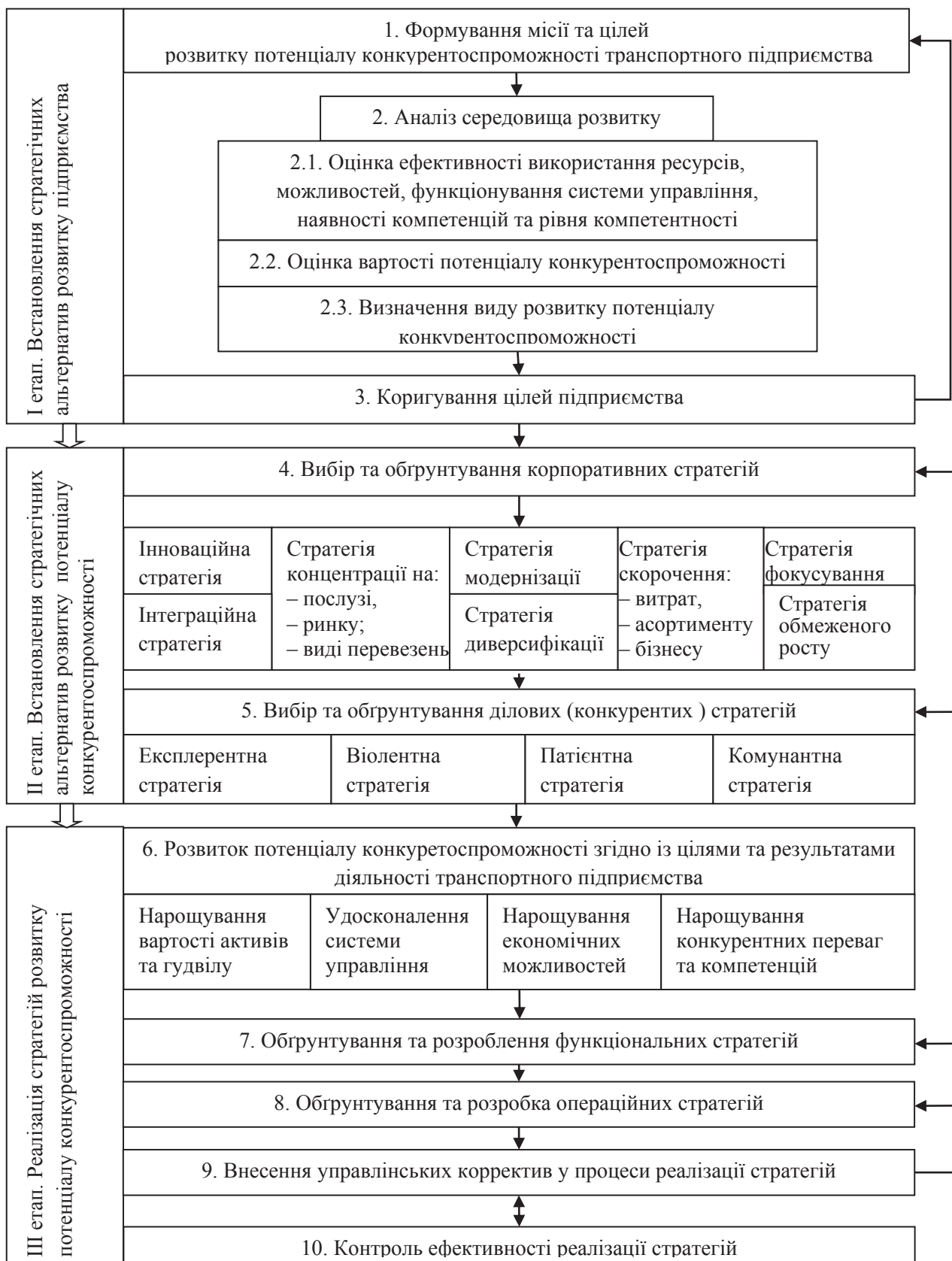


Рис. 3. Схема стратегічного управління розвитком потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства (розроблено автором)

4. На рівні структурних одиниць обґрунтовують операційні стратегії підприємства.

Поняття стратегії розвитку як системи справедливо розглядати на рівні корпоративної та ділової стратегії в рамках одного з напрямів діяльності підприємства; на функціональному рівні стратегії будуть елементами ділових системних стратегій, при цьому операційні виступають інструментами реалізації функціональних стратегій (рис. 3).

Вибір системи стратегій обґрунтовується шляхом якісно проведеного стратегічного аналізу й оцінюванням ефективності розвитку транспортного підприємства в конкурентному середовищі та внутрішніх компетенцій щодо здатності забезпечити подальшу результативність зростання. Умови реалізації стратегій її забезпечення залежать від дотримання цілей розвитку в системі управління ресурсами, можливостей у процесі нарощування конкурентних компетенцій та ринкової вартості транспортного підприємства.

Висновки. Методика визначення виду розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортного

підприємства, названа оцінкою розвитку за вартісними критеріями потенціалу конкурентоспроможності, ґрунтується на двох показниках вартості – ринкової та відновної, та двох показниках конкурентоспроможності: транспортної послуги та транспортного підприємства. Основні групи стратегічних альтернатив розвитку запропоновано виділяти залежно від виду розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортних підприємств, що дасть змогу в майбутньому під час вибору стратегій ґрунтуватися на проведеному аналізі впливів внутрішнього та зовнішнього середовища (та сформованого ними потенціалі конкурентоспроможності) та враховувати конкурентний статус і галузеві особливості.

Ефективність реалізації обраних стратегій досягатиметься в процесі виконання функцій та принципів розвитку потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства під час переходу на вищий вид розвитку, нарощування конкурентних переваг, вартості гудвілу, комерціалізації інтелектуальних прав і реалізації інновацій.

Список використаних джерел:

1. Базиліук Я.Б. Конкурентоспроможність національної економіки України : [монографія] / Я.Б. Базиліук. – К. : НІСД, 2002. – 132 с.
2. Балабанова Л.В., Кривенко А.В. Управление конкурентоспособностью предприятий на основе маркетинга : [монография] / Л.В. Балабанова, А.В. Кривенко. – Донецк : ДонГУЭТ, 2004. – 147 с.
3. Воронкова А.Е. Диагностика stanu підприємства: теорія і практика : [монографія] / А.Е. Воронкова, Р.З. Вечерковські, Д.К. Воронков ; 2-е вид., переробл. і доп. – Х. : ІНЖЕК, 2008. – 520 с.
4. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів : [монографія] / В.Л. Дикань, М.І. Данько, Н.В. Якименко. – Харків : УкрДАЗТ, 2008. – 170 с.
5. Шинкаренко В.Г., Бондаренко А.С. Управление конкурентоспособностью предприятия / В.Г. Шинкаренко, А.С. Бондаренко. – Харьков : ХНАДУ, 2003. – 186 с.
6. Геєць В.М. Трансформаційні процеси та економічне зростання в Україні / В.М. Геєць [та ін.] ; НАН України ; Інститут економічного прогнозування. – Х. : Форт, 2003. – 440 с.
7. Петухов Р.М. Оценка эффективности промышленного производства: методы и показатели / Р.М. Петухов. – М. : Экономика, 1990.

Аннотація. Стаття посвячена обґрунтуванню методики оцінки виду розвитку і вибору дальніших стратегій для забезпечення конкурентоспроможності і ефективності діяльності транспортних підприємств в умовах ринкової середовища. В роботі методика оцінки по стоимісним критеріям розвитку ґрунтується на оцінці стоимісності і визначенні виду розвитку потенціалу конкурентоспроможності, що дозволяє виявити слабкі місця в управлінні внутрішніми і зовнішніми складовими потенціалу конкурентоспроможності і розробити систему стратегій дальнішого розвитку транспортного підприємства.

Ключевые слова: потенциал конкурентоспроможності, стоимісність, оцінка, види розвитку, стратегії, транспортне підприємство.

Summary. The article is devoted to the substantiation of a methodology of assessment of the type of development and selection of further strategies for providing competitiveness and efficiency of activities of transport enterprises in terms of market environment. In the paper, assessment methodology by cost criteria of development is based on cost estimate and determination of the type of development of competitiveness potential, which allows revealing weaknesses in the management of internal and external components of competitiveness potential and developing a system of strategies of further development of a transport enterprise.

Key words: competitiveness potential, cost, assessment, types of development, strategies, transport enterprise.