

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/63-5>
УДК 658.012 2

Андрієнко М. М.

кандидат економічних наук, доцент,
Національний авіаційний університет

Шпак І. О.

магістр,
Національний авіаційний університет

Andriienko Mariia

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
National Aviation University

Shpak Illia

Master,
National Aviation University

ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА КРИТЕРІЇВ УПРАВЛІННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА

ECONOMIC EVALUATION OF ENTERPRISE PERFORMANCE MANAGEMENT CRITERIA

У статті досліджуються критерії результативності підприємства, які залежать від невизначених умов зовнішнього середовища, що впливає на складність процесів планування та прогнозування діяльності суб'єктів господарювання. Сутність показників результативності зводиться до визначення ефективності виробничо-господарської діяльності суб'єктів господарювання та показує, наскільки адаптована компанія до зовнішніх та внутрішніх викликів середовища, що безпосередньо залежить від процесів та виконуваних функцій керівниками. Загальним показником, який характеризує результативність роботи підприємства, є ефективність управління суб'єктом господарювання. Підсумковими показниками, що визначають ефективність управлінської діяльності, є прибутки, витрати, доходи, собівартість, рентабельність та обсягові показники. Таким чином, сутність таких понять, як «результативність» та «ефективність» є аналогічними, тому показники їх визначення теж є ідентичними.

Ключові слова: результативність, ефективність, суб'єкти підприємницької діяльності, підприємства, управління, виробничо-господарська діяльність, економічний ефект, перевезення, послуги.

Current economic conditions of business entities are characterized by unspecified conditions of the external environment, so it is difficult to plan indicators of performance of enterprises. Proceeding from such characteristics of the external environment and taking into account the impact on the internal environment, business entities should somehow be able to monitor all possible changes, in order to ensure effective adaptation to new or renewed quality changes. Since all business entities expect positive performance indicators, especially in the short and long term, Therefore, management understands that they depend on the efficiency of management decisions and the speed of reacting to the influences of external and internal environment factors. Thus, the positive results of the work of business entities indirectly depend on the processes of performance management of the business. Performance management companies can not be realized without the processes of evaluation and analysis of indicators of profitability and efficiency of production and business activities. When obtaining the results of the work of the company it is necessary to clearly respond to changes in the environment and implement the necessary competencies that positively influence the adoption and implementation of planned measures. Thus, the efficiency of performance management depends on the current work in a short-term perspective. Indicators of efficiency of production and business activities of business entities show how adapted the company is to external and internal environment challenges, which indirectly influence the results of management. Thus, we can talk about the direct link between such economic concepts as performance, profitability and efficiency. The overall indicator, which characterizes the performance of the work of the company is the efficiency of management of the subject of management. The summary indicators that determine the efficiency of management activities are profits, costs, revenues, collectability, profitability and total indicators. Thus, promisory indicators, i.e. productivity of labor, quality of resources, level of qualification, modernity of technology and technology, etc., influence the summary indices.

Keywords: performance, efficiency, business activities, enterprises, management, production and business activities, economic efficiency, transportation, services.

Постановка проблеми. Сучасні економічні умови діяльності суб'єктів господарювання характеризуються невизначеними умовами зовніш-

нього середовища, тому планувати та прогнозувати показники результативності підприємств досить складно. Виходячи з таких характеристик

зовнішнього середовища і враховуючи вплив на внутрішнє середовище, суб'єкти господарювання прагнуть певним чином мати можливість моніторингу всіх можливих змін із метою вчасної адаптації до нових чи оновлених якісних змін. Оскільки всі суб'єкти господарювання очікують на позитивні показники результативності діяльності, зокрема протягом короткострокового та довгострокового періодів, менеджмент розуміє, що вони залежать від ефективності управлінських рішень та швидкості реагування на впливові чинники зовнішнього та внутрішнього середовища. Таким чином, необхідно визначити, від яких результатів роботи суб'єктів господарювання залежать критерії оцінки результативності підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Основним завданням для транспортних компаній є не лише утримання та закріплення своїх позицій на ринку перевезень, а й нарощення виробничо-економічного потенціалу, підвищення результативності всіх видів діяльності шляхом постійного їх розвитку та вдосконалення. Дослідження питань розвитку та управління результативністю транспортних компаній знайшли своє відображення у працях багатьох вітчизняних та іноземних науковців та практиків, серед яких: В.А. Абгафоров, Л.Н. Матюшин, А.Т. Дерібас, Г.Д. Ейтутіс, М.Ф. Тріхунков, Н.М. Колесникова, Ю.Ф. Кулаєв, Є.М. Сич та ін. Проте у працях багатьох науковців не просліджується чітке розмежування критеріальної оцінки результативності та ефективності під час здійснення транспортних послуг та додаткових, тобто сервісних.

Мета статті полягає у вдосконаленні підходів до оцінки процесів управління результативністю транспортної компанії на основі підходів із двох боків: із погляду перевізника та з погляду споживача перевізної послуги.

Виклад основного матеріалу. Проблемам управління ефективністю діяльності транспортних підприємств завжди приділялася дуже велика увага, оскільки саме вони залежать від результатів роботи матеріальної та нематеріальної галузей економіки. Транспортне виробництво належить до галузі матеріального виробництва, тому саме від його результатів залежать життя та діяльність населення.

Світові тенденції розвитку транспорту свідчать про значення новітніх мобільних технологій. Підвищення ефективності та якості транспортних послуг залежить від сучасної інфраструктури, рівня конкуренції, розвитку і координації діяльності різних видів транспорту разом із системою державного регулювання та управління. Стратегія євроінтеграції потребує поліпшення якості транспортних послуг, наближення рівня їх надання до європейських стандартів, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище тощо.

Ефективність діяльності підприємств транспортного комплексу залежить від багатьох чин-

ників: характеристики транспортних засобів, матеріальних ресурсів, альтернативних видів палива, своєчасності доставки, мобільності трудових ресурсів тощо. Єдиним універсальним показником виконати оцінку всіх економічних процесів на виробництві чи у транспортній галузі досить складно. Оскільки є складність в оцінці за допомогою одного комплексного показника, то транспортне підприємство проводить економічний аналіз результатів за допомогою комплексного підходу на основі показників роботи бухгалтерського, статистичного, аналітичного, техніко-економічного звітів про роботу структурних підрозділів, включаючи якісні та кількісні показники діяльності.

Результати роботи транспортного виробництва визначаються як кількісними, так і якісними параметрами. Кількісні параметри транспортного виробництва – це показники, що характеризують результати та витрати виробництва. Якісними параметрами характеризуються показники, що розраховуються як відношення результатів та витрат виробництва.

Використовуючи напрацювання з теорії та практики ефективності діяльності транспортних підприємств, доцільно визначити основні складники системи управління ефективністю транспортного підприємства, зокрема передумови її функціонування.

Отже, передумовами формування потенціалу транспортної компанії, який визначає її конкурентоспроможність, є процес виробництва, що характеризується як безперервний, де виконується різноманітні операції, що забезпечують розвиток ефективності та підвищення якості послуг.

Основним критерієм ефективності діяльності транспортного підприємства є якість транспортних послуг, яка залежить від тенденцій зміни вимог із боку споживачів. Критерієм оцінки ефективності діяльності транспортних підприємств є поєднання прибутку з високою якістю обслуговування. На ефективність діяльності транспортного підприємства впливають: вчасність виконання послуг, знання персоналу щодо технології перевізного процесу, відсутність недовіри у споживачів, забезпечення різних видів безпеки, відсутність ризиків тощо. Наукові підходи до визначення сутності механізму управління ефективністю діяльності транспортного підприємства дещо різняться один від одного. Так, наприклад, різні погляди щодо повноти наповнення складу механізму: він має бути досить розширеним чи обмеженим основними розумінням. А. Гончарук стверджує, що процес управління ефективністю діяльності підприємства має включати повний спектр функцій управління, внутрішні та зовнішні умови роботи, має характеризуватися тривалими часовими рамками. На противагу йому А. Куценко зазначає, що процес управління ефективністю управління діяльністю підприємства – «цілеспрямоване оперативне регулювання діяльності за напрямками

управління ефективністю для забезпечення відповідності фактичного стану підприємства заданим параметрам» [3, с. 63–64].

Доцільно врахувати відмінності в кругообігу капіталу транспортного підприємства та формули кругообігу за класичним визначенням:

$$\Gamma - T_{ЗВ}^{PC} \dots П \dots T' - \Gamma',$$

де Γ – грошовий капітал; T – товарний капітал; PC – робоча сила; $ЗВ$ – засоби виробництва; $П$ – продуктивний капітал; T' – товарний капітал із прирощенням; Γ' – грошовий капітал із прирощенням.

Перша і третя стадії кругообігу капіталу – це сфери обігу, де здійснюється обмін грошових засобів на товарний капітал; друга стадія – це сфера виробництва, яка на транспорті у часі та просторі є неподільною, тому такий складник, як T' , є логічно недоцільним під час надання послуг із переміщення вантажів. Транспортне виробництво і стадії обороту, з якими воно взаємодіє, взаємозалежні та взаємозумовлені. Таким чином, транспортному виробництву необхідно пристосовуватися до пред'явлених вимог та умов із метою повного задоволення потреб споживачів у транспортній продукції. Саме процес реалізації транспортної продукції є найбільш проблемним, тому на сучасному етапі розвитку ринкової економіки є актуальним. Саме під час здійснення переходу транспортних послуг у гроші, які можна далі використовувати у схемі кругообігу, повинні реалізуватися обслуговуючі процеси: управління, планування, фінансування, страхування, інформування, стандартизація тощо. Саме тут слід говорити про існування передумов та суперечностей формування механізму управління результативністю транспортного підприємства. На сучасному етапі розвитку транспорту певними темпами зростання визначаються як вантажні, так і пасажирські перевезення різними видами транспорту. До передумов формування механізму управління результативністю транспортного підприємства можна віднести зовнішні (екзогенні) та внутрішні (ендогенні).

До зовнішніх (екзогенних) передумов відносять економічні та соціальні, до внутрішніх – організаційні, техніко-технологічні та соціально-економічні передумови (рис. 1).

Слід врахувати, що існуючі ринкові умови з постійними змінами зовнішнього середовища певним чином впливають на не досить уніфіковані всі транспортні механізми, оскільки оновлення техніко-технологічних засобів відбувається досить повільно. Використання системного підходу дасть змогу підвищити інвестиційну привабливість транспортних фірм та сприятиме їх розширенню.

У процесі формування механізму управління результативністю транспортного підприємства слід зупинитися на деяких протиріччях, до яких слід віднести: протиріччя між бажанням власни-

ків транспортного капіталу до збільшення своєї частки на ринку і платоспроможністю клієнтури, між отриманням максимально якісних транспортних послуг та характером спеціалізації транспортних підприємств, між економічними інтересами тощо.

Робота маркетингового відділу має значний вплив на результати роботи транспортної компанії, оскільки саме вони визначають можливі зміни поведінки споживачів.

Із метою встановлення результатів від виконання замовлень споживачів під час визначення доходів та витрат транспортної компанії доцільно врахувати вплив на дохідну і витратну статті, ризики, зміну якості послуг, можливість адаптації до змін середовища та коефіцієнт інфляції.

Ураховуючи ситуацію, що склалася під час перевезення вантажів в уніфікованих видах транспортування, зупинимося на здійсненні перевезень у контейнерах, оскільки їхні світові та вітчизняні обсяги зростають.

Транспортна компанія намагається повніше та точніше визначити свої результати роботи, ураховуючи чимало впливових чинників.

Таким чином, економічну оцінку роботи транспортної компанії доцільно визначити за формулою:

$$E_{\eta}^{дооб} = \frac{\sum K_{рик} \cdot \bar{D}_{сеп}}{365} \cdot (1 - k_p) \cdot (1 + k_{як}) \cdot k_{ад} \cdot (1 - k_{инф}), \rightarrow \max, (1)$$

де $\sum K_{рик}$ – обсяг роботи за рік, перевезених контейнерів;

$\bar{D}_{сеп}$ – середній дохід на один контейнер, грн;

k_p – коефіцієнт можливого ризику;

$k_{як}$ – коефіцієнт зміни якості сервісного обслуговування;

$k_{ад}$ – коефіцієнт адаптації центру до змін потреб клієнтів;

$k_{инф}$ – коефіцієнт інфляції.

Результати, що визначатимуть рівень задоволення потреб споживачів, доцільно визначити так:

$$E_{\kappa\lambda}^{дооб} = \frac{C_m \cdot P_{конт} - (T_m + Z)}{t_{дост}} \cdot (1 - k_p) \cdot (1 - k_{инф}) \cdot k_{зар}, \rightarrow \max,$$

де C_m – ціна 1 т вантажу, що перевозиться контейнером, грн;

$P_{конт}$ – завантаження одного контейнера, т;

T_m – плата за транспортування, грн;

Z – збитки вантажовласників, грн;

$t_{дост}$ – термін доставки вантажу, діб;

$k_{зар}$ – коефіцієнт гармонізації інтересів.

Якщо задовольняється рівність $E_{\eta}^{дооб} \Rightarrow \max$ та $E_{\kappa\lambda}^{дооб} \Rightarrow \max$, то можна констатувати результат виконання всіх потреб споживачів щодо основних та додаткових послуг під час перевезення вантажів у контейнерах.

Ефективність виробничо-господарської діяльності компанії багато в чому визначається якістю управлінського менеджменту. Уважається, що зараз успіх діяльності організації на 80% визна-

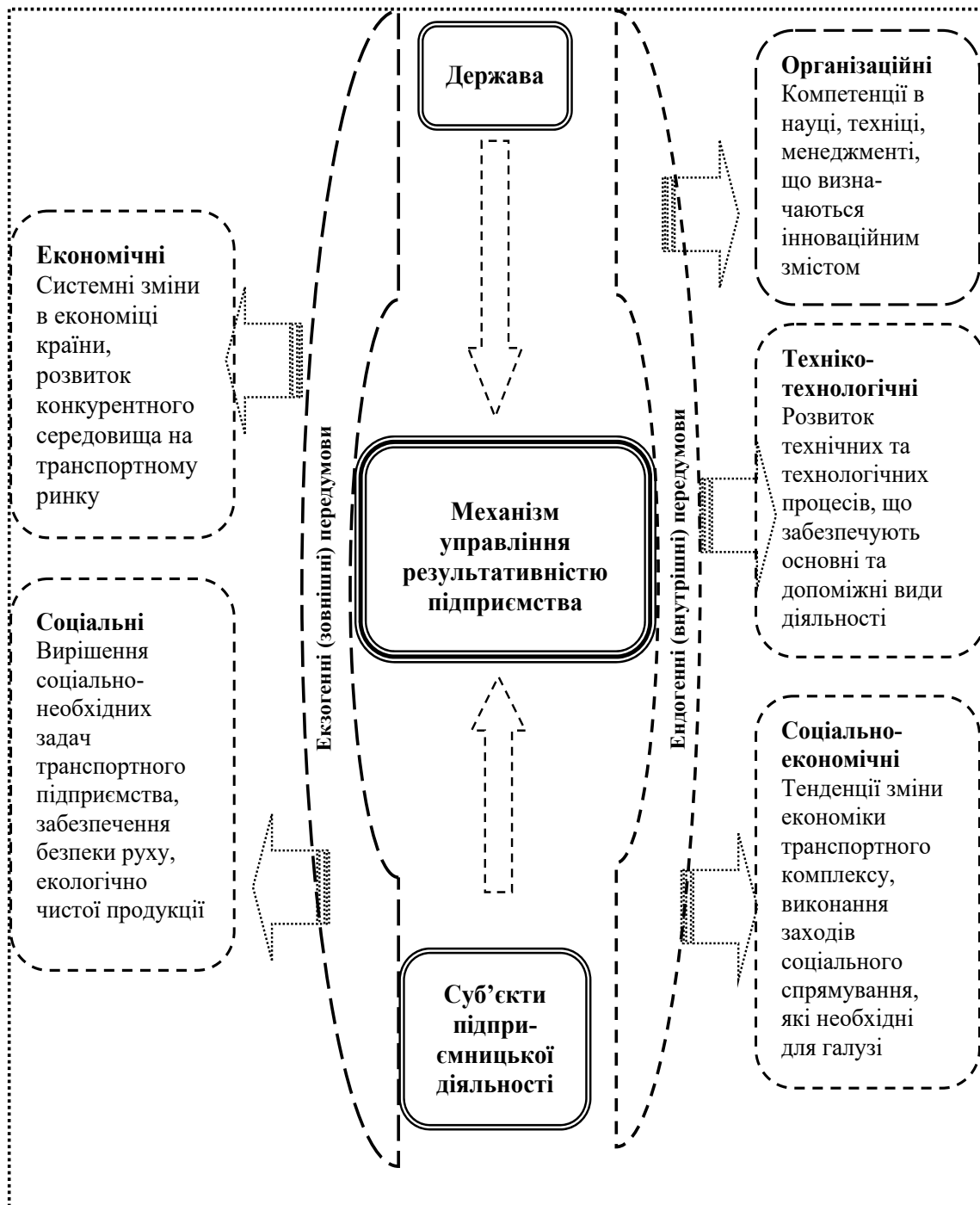


Рис. 1. Передумови формування механізму управління результативністю транспортного підприємства

чається факторами менеджменту і лише 20% – рештою чинників.

У сучасних умовах, як правило, власних засобів недостатньо для конкурентного розвитку, тому компанії вимушені орієнтуватися на залучення необхідних фінансових коштів. Джерелами цих засобів можуть бути кредитні, акціонерні та інвестиційні засоби.

Найважливішим завданням управлінського менеджменту є встановлення і підтримка динамічної взаємодії компанії із зовнішнім середови-

щем. Ця взаємодія покликана забезпечити йому ринкові переваги в конкурентній боротьбі у сфері перевізних та додаткових послуг. Тому маркетинг повинен займати провідну позицію в управлінському менеджменті [2, с. 253–254].

Незалежно від того, яку мету переслідує компанія й які стратегії вона реалізує, у ринкових умовах маркетинг є ключовою функцією, яка може забезпечити їх успішне функціонування.

Вивчаючи стан конкурентного середовища під час розроблення стратегії, компанія повинна

аналізувати не лише структуру і динаміку зміни конкурентних сил на ринку відповідних послуг, а й досконально вивчати своїх реальних і потенційних конкурентів, їхню поведінку на ринку тощо. Необхідно за можливості повною мірою представляти стратегію їх розвитку, залучення клієнтури, вести безперервний аналіз поведінки конкурентів (рис. 2).

Результатом аналізу повинен стати складений прогноз потенційних дій конкурентів, тобто профіль їхньої конкурентної поведінки.

Таким чином, під конкурентною стратегією компанії в загальному значенні слід розуміти набір управлінських заходів і дій, що забезпечують йому отримання конкурентних переваг.

Усі чинники, що впливають на конкурентну стратегію господарюючого суб'єкта, можна розділити на дві основні групи:

- чинники, які характеризують умови конкуренції в галузі;
- чинники, які характеризують конкурентні можливості на рівні окремої організації – господарюючого суб'єкта [1, с. 9–11].

Стосовно вітчизняних морських торговельних портів стратегія може мати такі особливості:

У ситуації «ринку стивідора», коли потреби вітчизняних і зарубіжних трейдерів у перевалюванні вантажів через українські порти перевищують потенційні можливості портової галузі, доцільною є стратегія зростання. У цьому разі в галузі повинні бути задіяний всі її ресурси, і вона може орієнтуватися на залучення додаткових ресурсів.

У ситуації «ринку трейдера», коли ринковий попит на портові послуги нижче за пропозицію портової системи, пріоритетною для галузі є стратегія скорочення. У цьому разі галузеві ресурси повинні бути приведені відповідно до ринкового попиту.

Таким чином, якщо метою портової системи $Z(nc)$ представити ефективність її розвитку $Eфект(p)$ як співвідношення результатів її діяльності $Рез(\delta)$ і витрат $Витрат(\delta)$, то модель вибору стратегії розвитку портової системи $Str(pnc)$ можна представити так:

$$\left\{ \begin{aligned} Z(nc) &\Rightarrow \max Eфект(p) \\ Eфект(p) &= \{Ef(a), Ef(o)\} \\ Ef(a) &= Рез(\delta) - Витрат(\delta) \\ Ef(o) &= \frac{Рез(\delta)}{Витрат(\delta)} \\ \max Eфект(p) &= f[Str(зрост)] \\ Str(pnc) &= \{Str(зрост), Str(скор)\} \quad , \quad (3) \\ 1) Str(зрост) &\Rightarrow \max Рез(\delta) \\ &\text{за умовою, що} \\ &Q(\text{пропозиції}) < Q(\text{попиту}) \\ 2) Str(скор) &\Rightarrow \min Витрат(\delta) \\ &\text{за умовою, що} \\ &Q(\text{пропозиції}) > Q(\text{попиту}), \end{aligned} \right.$$

де $Str(зрост)$ – стратегія зростання, що забезпечує портовій системі максимальну ефективність в умовах конкурентного середовища, сформованого в результаті ситуації «ринку стивідора»;

$Str(скор)$ – стратегія скорочення, що забезпечує портовій системі максимальну ефективність в умовах конкурентного середовища, сформованого в результаті ситуації «ринку трейдера»;

$Q(np)$ – обсяг пропозиції портової системи на перевалювання вантажів в українських портах;

$Q(cn)$ – обсяг попиту вітчизняних і зарубіжних трейдерів на переробку вантажів в українських портах.

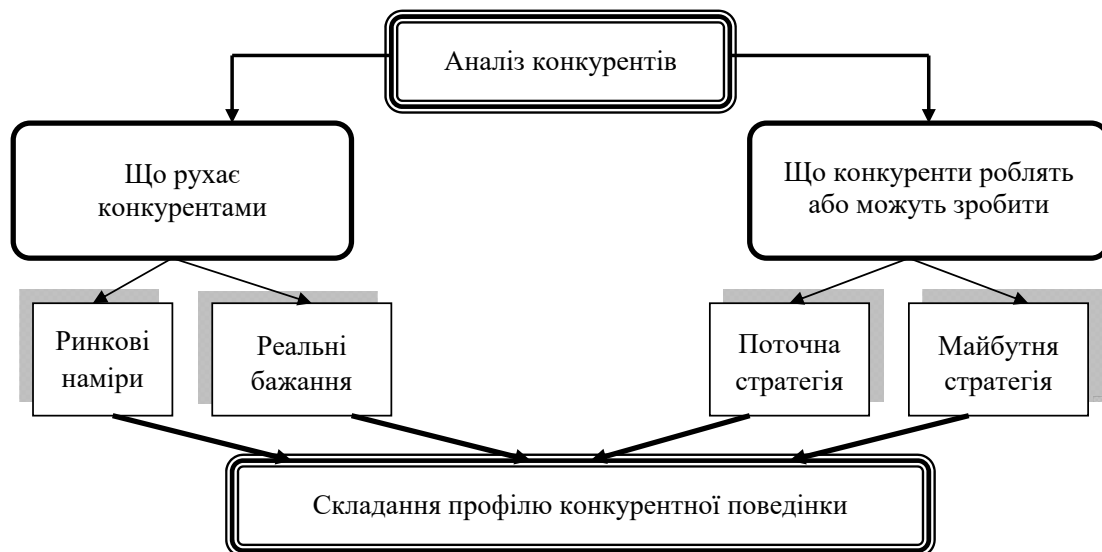


Рис. 2. Схема аналізу конкурентів

Як відомо, на українському ринку стивідорних послуг уже тривалий час спостерігається ситуація, у якій домінує користувач портових послуг, тому увага галузевого керівництва морських портів повинна бути спрямована на стратегію скорочення.

На нашу думку, стосовно портової системи під конкурентною стратегією слід розуміти генеральний напрям розвитку морського порту в поєднанні з організаційно-правовими і фінансовими засобами, що забезпечують порту досягнення встановленої мети:

– збільшення частки ринку стивідорних послуг;

– диверсифікація традиційної номенклатури портових послуг;

– проникнення на нові ринки.

Визначення конкурентної стратегії для будь-якої організації, у тому числі морського порту, залежить від конкретної ситуації, у якій вона знаходиться. Зокрема, це стосується тих видів діяльності, коли менеджмент компанії розглядає

альтернативні позитивні можливості, що зможуть виявити різні види власного потенціалу, які організація має намір використовувати і від яких негативних змін вона збирається ухилитися.

Висновки. Із метою визначення критеріїв результативності транспортної компанії доцільно брати до уваги не лише загальноприйняті показники, а й спеціальні, що дають змогу говорити про всебічне задоволення клієнтів у послугах. Сучасні реалії здійснення виробничої діяльності диктують компаніям вибір тих критеріїв, під час оцінювання яких зростають показники результативності, зокрема прибутковості та рентабельності.

Рівень результативності транспортних галузей залежить від чималої кількості впливових чинників як із боку зовнішнього, так і з боку внутрішнього середовища, причому такими чинниками є характеристика та послідовність наданих послуг, можливість комплексного обслуговування вантажовласників, надання додаткових сервісних послуг тощо.

Список використаних джерел:

1. Андрієнко М.М., Новокрещенов І.О., Романюк Н.І. Вибір ефективної економічної стратегії розвитку судноплавних компаній. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2014. Т. 1. №. 38. С. 8–11. URL: <http://piei.iem.nau.edu.ua/numbers/38/3.pdf> (дата звернення: 10.12.2021).

2. Ареф'єва О.В., Андрієнко М.М., Кравченко О.Р. Управління фінансовим потенціалом підприємства. *Економіка і суспільство*. 2018. № 18. С. 252–256. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/18_ukr/35.pdf (дата звернення: 10.12.2021).

3. Воронько-Невіднича Т.В., Гаращенко В.О., Титаренко К.О. Особливості управління результативністю підприємства за сучасних умов. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2020. Вип. 3(6). С. 62–66. URL: http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/26_2020/12.pdf (дата звернення: 10.12.2021).

References:

1. Andrienko M.M., Novokreshchenov I.O., Romanyuk N.I. (2014) Vybir efektyvnoji ekonomichnoji strateghiji rozvytku sudnoplavnykh kompanij [Choosing an effective economic strategy for the development of shipping companies]. *Problems of improving the efficiency of infrastructure*, vol. 38, no. 1, pp. 8–11. Available at: <http://piei.iem.nau.edu.ua/numbers/38/3.pdf> (accessed 10 December 2021).

2. Arefieva O.V., Andrienko M.M., Kravchenko O.R. (2018) Upravlinnja finansovym potencialom pidpryemstva [Management of financial potential of the enterprise]. *Ekonomika i suspiljstvo*, vol. 18, pp. 252–256. Available at: https://economyandsociety.in.ua/journals/18_ukr/35.pdf (accessed 10 December 2021).

3. Voronko-Nevidnycha T.V., Garashchenko V.O., Tytarenko K.O. Osoblyvosti upravlinnja rezuljtatyvnistju pidpryemstva za suchasnykh umov [Management of financial potential of the enterprise]. *Skhidna Jevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnja*, vol. 3, no. 6, pp. 62–66. Available at: http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/26_2020/12.pdf (accessed 10 December 2021).