

*ISSN 2617-8044*

Міністерство освіти і науки України  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Економічний факультет

Кафедра економіки підприємства

# Теоретичні та прикладні питання економіки

Збірник наукових праць

*Випуск 1 (42)*

Київ - 2021

Рекомендовано Вченою радою економічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка Протокол №1 від 30.08.2021р.

Свідоцтво Державного комітету інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України про державну реєстрацію КВ № 6852 від 09.01.03  
Науковий збірник «Теоретичні та прикладні питання економіки» включено до спеціалізованого переліку ВАК України з економіки (№ 1413 від 24.10.2017 року)

З листопада 2017 року збірник зареєстровано та цитується у системі Google Scholar.  
З червня 2021 року збірнику присвоєно категорію «Б» відповідно до Порядку формування Переліку наукових фахових видань України, затвердженого наказом МОН України від 15 січня 2018 року № 32, зареєстрованого в Мінюсті України 06 лютого 2018 року за № 148/21600.

У науковому Збірнику висвітлюються теоретичні та прикладні питання розвитку сучасної економіки. Тематична спрямованість фахового видання включає широке коло проблематики наукових досліджень зі спеціальностей: 051 Економіка; 072 Фінанси, банківська справа та страхування; 073 Менеджмент та 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність.

Для наукових працівників, викладачів, аспірантів, студентів, практиків.

Редакційна колегія:

Г.М. Филіук, д.е.н. (гол. редактор.); А.І. Ігнатюк, д.е.н.; Б. Гечбаія, д.е.н. (Грузія); Аткачунієне Зенона Она, д.соц.н. (Литва); Н. Василевська, д.е.н., (Польща); М. Василевський, д.е.н. (Польща); С. Заболотний, д.ф. (Польща); Д.О. Байора, д.е.н. (відп. редактор); Н.В. Бутенко, д.е.н.; З.С. Варналій, д.е.н.; О.А. Грішнова, д.е.н.; Н.В. Приказюк, д.е.н.; М.В. Ситницький, д.е.н.; Л.В. Шаульська, д.е.н.; І.Ю. Штулер, д.е.н.; А.М. Магомедова, к.е.н.; О.В. Піменова, к.е.н. (відп. секретар).

Editorial board:

H. Fyliuk, Doctor of Economics (Chief Editor.); A. Ignatyuk, Doctor of Economics; B. Gecchbaia, Doctor of Economics (Georgia); Zenona Atkočiūnienė, Prof. dr. (HP) (Lithuania); N. Wasilewska, Doctor of Economics (Poland); M. Wasilewski, Doctor of Economics (Poland); S. Zabolotnyy, PhD Economic Sciences (Poland); D. Baiura, Doctor of Economics (editor); N. Butenko, Doctor of Economics; Z. Varnalii, Doctor of Economics; O. Grishnova, Doctor of Economics; N. Prikazyuk, Doctor of Economics; M. Sitnicki, Doctor of Economics; L. Shaulska, Doctor of Economics; I. Shtuler, Doctor of Economics; A. Magomedova, PhD in Economic Sciences; O. Pimenova, PhD in Economic Sciences (secretary).

Теоретичні та прикладні питання економіки. Збірник наукових праць. Випуск 1 (42) (за ред. проф. Филіук Г.М.) – К.: ТОВ «ЦП «КОМПРИНТ», 2021, Вересень. – 251 с.

Адреса редакційної колегії: 03022, м. Київ, вул. Васильківська, 90-а, кім. 307, Київський національний університет імені Тараса Шевченка, економічний факультет, кафедра економіки підприємства, тел. 259 0147

## ЗМІСТ

<b>FYLIUK H., PIMENOVA O., PIMENOV S., GOLOVANENKO M. RETROSPECTIVE ANALYSIS OF THE IMPACT OF BUSINESS MODELS OF ENTERPRISES ON THE ENVIRONMENT AND SOCIETY .....</b>	<b>4</b>
<b>ЄХАНУРОВ Ю.І., ЄХАНУРОВ Д.Ю. БЛОКЧЕЙН ПРИХОДИТЬ В УКРАЇНУ .....</b>	<b>22</b>
<b>ГРІШНОВА О.А. СУЧАСНІ ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЗАЙНЯТОСТІ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ЛЮДСЬКИЙ І СОЦІАЛЬНИЙ КАПІТАЛ БАНКІВСЬКИХ УСТАНОВ .....</b>	<b>27</b>
<b>СИТНИЦЬКИЙ М.В. КОНЦЕПЦІЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ДОСЛІДНИЦЬКИХ УНІВЕРСИТЕТІВ .....</b>	<b>40</b>
<b>КАЛЕНЮК І.С., КУЗНЕЦОВА Н.Б. ПАРАМЕТРИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УНІВЕРСИТЕТУ .....</b>	<b>49</b>
<b>ПЕТРОВА І.Л., ЛОПУШНЯК Г.С. УМОВИ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ЗАЙНЯТОСТІ .....</b>	<b>70</b>
<b>ГЕРАСИМЧУК В. Г., ЗРОБОК О. О. КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНОЇ ПРОДУКЦІЇ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ МАШИНОБУДУВАННЯ: РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ.....</b>	<b>80</b>
<b>ОЛІЙНИК О.О., НЕВЕРКОВЕЦЬ А.В. КОРПОРАТИВНЕ ВОЛОНТЕРСТВО В КОНТЕКСТІ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ БІЗНЕСУ .....</b>	<b>92</b>
<b>BEREZHNA I., GRISHNOVA O., MIKHURINSKAIA E., BEREZHNOY A. SPATIAL PLANNING AS THE BASIS FOR SPATIAL DEVELOPMENT, CONSOLIDATION OF EFFORTS AND SOLIDARITY OF THE UNITED EUROPE. PART 1. ....</b>	<b>102</b>
<b>КАРЮК В. І. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ НА СУЧАСНИХ СВІТОВИХ ЕЛЕКТРОННИХ РИНКАХ.....</b>	<b>118</b>
<b>МІЩУК Г.Ю., САМОЛЮК Н.М. СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У ТРУДОВИХ ВІДНОСИНАХ: СУЧАСНІ ДЕТЕРМІНАНТИ ТА ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В УПРАВЛІННІ БРЕНДОМ РОБОТОДАВЦЯ.....</b>	<b>130</b>
<b>ЛОЗОВА Г.М., КЛИМЕНКО В.В. ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ... </b>	<b>142</b>
<b>БРІНЦЕВА О.Г. РЕГУЛЮВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ВІДНОСИН В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19: ДОСВІД ПОЛЬЩІ .....</b>	<b>156</b>
<b>BÜLENT AÇMA, TEKANG P. KWACHUH TURKISH PUBLIC DIPLOMACY IN A DECADE: AN APPRAISAL AND PROSPECTS.....</b>	<b>165</b>
<b>ЮРЧИК Г.М. МАЛЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО В УКРАЇНІ: ОЦІНКА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ПЕРЕДУМОВ ТА ПЕРЕШКОД РОЗВИТКУ .....</b>	<b>188</b>
<b>ЛЯПІН Д.В. ОГЛЯД КЛАСИФІКАЦІЇ МАЛОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ ТА У СВІТІ .....</b>	<b>204</b>
<b>ДОМУЗ О.О. МОДЕЛЬ ОЦІНКИ ВПЛИВУ ОСНОВНИХ ВИКЛИКІВ СУЧАСНОСТІ НА ЗАЙНЯТІСТЬ У БАНКІВСЬКОМУ СЕКТОРІ ЗА МЕТОДИКОЮ СТРЕС-ТЕСТУВАННЯ</b>	<b>214</b>
<b>НАЗАРОВ Н.К. ДЕФІНІТИВНИЙ АНАЛІЗ ІНСТИТУЦІЙНИХ ІМПЕРАТИВІВ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ВІДНОСИН .....</b>	<b>228</b>
<b>ІЛЮХІНА В.В. ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ В ПРОЦЕСІ ТРАНСФОРМАЦІЇ СТРУКТУРИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ .....</b>	<b>239</b>

УДК 656.07  
JEL L90, O12  
ORCID ID 0000-0003-0343-0463  
ORCID ID 0000-0002-4168-3296  
DOI <https://doi.org/10.17721/tppe.2021.42.12>

Лозова Г.М., к.е.н., доцент  
КНУ імені Тараса Шевченка  
Клименко В.В., к.е.н., доцент  
Національний авіаційний університет

## ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Стаття присвячена дослідженню теми оцінювання ефективності та конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств. Метою роботи є розкриття проблеми оцінювання ефективності та конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств на основі аналізу провідних гравців українського ринку транспортно-логістичних послуг. У процесі дослідження авторами використовувався діалектичний метод, за допомогою якого виявлено сутність поняття «ефективність», умови та показники конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств; системний та синергетичний підходи, що дозволило розглянути оцінювання ефективності підприємств у тісному зв'язку із забезпеченням їх конкурентоспроможності, проаналізувати показники конкурентоспроможності за різними складовими діяльності транспортно-логістичних підприємств. У процесі аналізу було визначено відмінності у поняттях ефективність та конкурентоспроможність транспортно-логістичного підприємства. Поняття ефективності у роботі розкривається через відповідні аспекти діяльності транспортно-логістичного підприємства. Науковий інтерес представляє запропонована авторами методологія оцінки економічної ефективності функціонування транспортно-логістичного підприємства. Проаналізовано шість найпотужніших транспортно-логістичних компаній, що працюють в Україні з метою визначення їх конкурентних переваг та оцінки конкурентоспроможності на ринку. В роботі запропоновано систему показників, за якою оцінюється комплексна конкурентоспроможність транспортно-логістичних підприємств, визначено принципи конкурентоспроможності підприємства, що працюють в цій галузі. В ході аналізу виявлено окремі випадки, коли транспортно-логістичне підприємство переслідувало тактичну ціль зниження своєї конкурентоспроможності, обґрунтовано причини такої поведінки підприємства на ринку. Розроблено низку рекомендацій щодо підвищення комплексної конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств в умовах пандемії COVID -19 та невизначеності на ринку.*

**Ключові слова:** ринок, оцінка ефективності та результативності, конкурентоспроможність підприємства, транспортно-логістичне підприємство, ефективність перевезень, конкурентні переваги.

**Постановка проблеми.** Ефективний, конкурентоспроможний транспорт – це важливий компонент економічної системи, запорука розвитку регіонів та внутрішнього ринку країни в цілому. Транспорт забезпечує мобільність суспільству. Розвиток транспорту сприяє розвитку інфраструктури, логістики та виробництва транспортного обладнання в країні, забезпечує створення нових робочих місць та економічне зростання, дозволяє інтегруватися національній економіці в глобальну. В умовах погіршення економічної ситуації внаслідок глобальної пандемії і впровадження карантинних обмежень в усіх країнах світу гостро постає питання виживання транспортно-логістичних підприємств, набуття ними нових конкурентних переваг та підвищення ефективності їх діяльності в сучасному світі. Українські транспортно-логістичні підприємства зіштовхнулися з новими викликами: старі проблеми транспортної системи не зникли, а ще і з'явилися нові, викликані пандемією та локдаунами.

Зокрема, це проблема скорочення вантажних перевезень та пасажиропотоку, проблема нафтозалежності українського транспорту. Експерти Міжнародної енергетичної агенції наголошують, чим менших успіхів досягатиме світ у скороченні використання вуглецю, тим вищою в перспективі ставатиме ціна на нафту. Оскільки значна частина українського транспорту працює на паливі із нафтопродуктів, то вирішення даної проблеми, перехід на більш екологічні види палива дозволить транспортним підприємствам скоротити викиди парникових газів, а Україні посилити її економічну та екологічну безпеку в цілому. Окреслене коло проблем вимагає від транспортно-логістичних підприємств здійснення перегляду їх стратегії досягнення економічної ефективності як в короткостроковій, так і довгостроковій перспективі, оцінки конкурентних позицій на ринку, проведення аналізу динаміки конкурентоспроможності та розробка нової стратегії поведінки для досягнення і утримання лідируючих позицій на ринку.

**Аналіз останніх публікацій.** Проблемам розробки підходів до вимірювання і оцінювання ефективності підприємств транспортної галузі, зокрема і процесу перевезень вантажів, присвячені праці Ауліна В.В., Голуб Д.В., Біліченко В.В. та Замуренко А.С. [1], Ачкасової Л.М. [2], Ковтуна А.В. та Табуненка В.О. [3], Нагорного Є.В. та Шраменко Н.Ю. [4] та інших.

Дослідження різних аспектів конкурентоспроможності підприємства представлені в публікаціях як вітчизняних, так і іноземних науковців. Зокрема, праці Олійник Н. та Бурик Ю. присвячені систематизації підходів до визначення сутності категорії «конкурентоспроможність», визначенню чинників забезпечення конкурентних переваг підприємства на ринку [5]. Янтон-Дроздовська Е. досліджувала вплив глобалізації на міжнародну конкурентоспроможність підприємств [6]. У праці Храпкіної В.В. визначено періоди становлення та розвитку системи управління конкурентоспроможністю та узагальнено сучасні погляди на управління конкурентоспроможністю підприємств в умовах нестабільного ринкового

середовища [7]. Аналіз системи методів оцінки конкурентоспроможності підприємства представлено в праці Богацької Н.М. [8]. В роботі Разумової К.М., Новак В.О. та Новальської Н.І. розроблено науково-теоретичні рекомендації щодо здійснення аналізу діяльності транспортних підприємств та підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в контексті євроінтеграційних процесів, з урахуванням розвитку ринкових відносин і поглиблення кризи [9].

**Невирішені частини проблеми.** Загострення конкуренції на ринку транспортних перевезень спонукає підприємства до пошуку нових бізнес-моделей, стратегій, що дозволяють сформувати конкурентні переваги принципово нового рівня. Однак безумовна складність вирішуваної проблематики призводить до розробки або загальних методів оцінки конкурентоспроможності підприємства, або таких, в яких використовуються часткова оцінка через обмеженість необхідних вхідних даних. На нашу ж думку, визначення зв'язку між рівнем ефективності транспортного підприємства та рівнем розвитку його конкурентних переваг є важливим науковим та прикладним завданням, якому наразі приділяється недостатньо уваги, в першу чергу, через брак достовірної та порівнюваної інформації, який слід вважати головною причиною паралельного ускладнення одних та спрощення інших методів оцінки конкурентоспроможності транспортних підприємств.

**Метою статті** є дослідження понять ефективності та конкурентоспроможності транспортно-логістичного підприємства з точки зору результатів його діяльності; порівняльний аналіз провідних гравців українського ринку транспортно-логістичних послуг для виявлення їх конкурентних переваг; визначення системи показників для оцінки ефективності та комплексної конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств в сучасних умовах.

**Методи дослідження.** Методологічною основою дослідження є діалектичний та абстрактно-логічний методи, за допомогою яких виявлено сутність ефективності, умови та показники конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств, розкрито їх взаємозв'язок та взаємозалежність. Застосування монографічного методу дозволило проаналізувати наукові здобутки вітчизняних вчених щодо розвитку теорії конкурентоспроможності та підходів щодо вимірювання та оцінювання ефективності діяльності підприємств транспортної галузі. На основі системного та синергетичного підходів було оцінено ефективність підприємств у тісному зв'язку із забезпеченням їх конкурентоспроможності. Під час дослідження провідних гравців українського ринку транспортно-логістичних послуг було використано метод порівняльного аналізу для визначення їх конкурентних переваг. Також було застосовано методи аналізу та синтезу для дослідження показників конкурентоспроможності за різними складовими діяльності підприємства. Використання факторного аналізу дозволило встановити, як кожна складова (виробнича, фінансова, кадрова, маркетингова та управлінська) впливає на загальний рівень ефективності та визначити перспективні напрями посилення конкурентних переваг.

**Результати дослідження.** Ефективність транспортно-логістичного підприємства характеризує результативність діяльності суб'єкта господарювання як економічного суб'єкта та дозволяє комплексно оцінити раціональність використання його ресурсного потенціалу, одночасно відображаючи взаємозв'язок між ефектом (результатом) та вартістю матеріальних, трудових, фінансових та інформаційних ресурсів для його досягнення протягом певного періоду часу. Поняття ефективності відображає різні аспекти діяльності підприємства: економічний, управлінський, науково-технічний, соціальний, екологічний тощо. Зокрема, економічний ефект - це результат, отриманий у процесі діяльності транспортної компанії (обсяг перевезень, вантажообіг). Науково -технічний ефект показує розвиток науково-технічних та технологічних галузей, які впливають на транспортну галузь. Комерційний ефект відображає фінансові результати від поставки товарів. Цей ефект може бути виражений у фінансових показниках у вигляді: доходу, різних видів прибутку, рентабельності, збільшення вартості капіталу транспортної компанії.

Соціальний ефект - це результат, який сприяє задоволенню потреб людини та суспільства (підвищення добробуту суспільства, поліпшення якості життя та умов праці, підвищення продуктивності праці, прискорення оновлення середовища проживання), що, як правило, не отримує розрахунку вартості. Соціальний ефект не можна прямо чи опосередковано виміряти кількісними економічними показниками, а оцінити лише якісними показниками, які визначаються такими соціальними показниками, як: рівень життя та доходи працівників підприємства; спосіб життя (нові робочі місця, рівень підготовки та перепідготовки персоналу, рівень соціального забезпечення); здоров'я та тривалість життя.

Ресурсний ефект відображає можливість отримання додаткових ефектів від взаємодії різних ресурсів або варіантів їх поєднання, із заміною дефіцитного ресурсу, залученням ресурсів, які раніше не використовувалися в господарській діяльності підприємства. Показниками ресурсного ефекту є скорочення зайнятої робочої сили, ресурсозберігаючі технології тощо. Екологічний ефект може бути отриманий у результаті впровадження екологічно чистих технологій при транспортуванні вантажів, експлуатації транспортних засобів, відносно вільних від негативного впливу на навколишнє середовище. Його складові: ресурсоемність та енергоемність, рівень викидів різних відходів у навколишнє середовище, умови використання. Екологічна оцінка проекту передбачає врахування реальних та потенційних екологічних ризиків, аналіз екологічної безпеки.

Складна економічна ситуація на ринку потребує від підприємств постійних зусиль для удосконалення прийнятих управлінських рішень щодо забезпечення їх ефективності та конкурентоспроможності. Необхідною складовою процесу управління ефективністю підприємства є аналіз та оцінка. Оцінка ефективності діяльності транспортно-логістичної компанії має проводитися комплексно, на основі системного підходу і включати: техніко-економічні, фінансово-економічні, соціально-економічні аспекти діяльності підприємств. Фактично, це інтегрований показник, який обчислюється на основі розрахунку відповідних індексів.

Ефективність транспортно-логістичного підприємства – це динамічна величина, яка потребує постійного моніторингу, тому важливо не тільки оцінити ефективність підприємства на певний момент часу, але і розробити багатовимірну модель оцінки економічного потенціалу транспортно-логістичної компанії за різних параметрів її діяльності.

Методологія оцінки економічної ефективності функціонування транспортно-логістичного підприємства (ТЛП) визначається в контексті загальних напрямів, що зображені на рис.1.



Рис. 1. Методичні підходи до оцінки ефективності функціонування транспортно-логістичного підприємства

Джерело: розроблено авторами

За результатами 2019 року до найпотужніших транспортно-логістичних компаній, що працюють в Україні і мають виручку більше 200 млн. грн., відносять як зарубіжних, так і вітчизняних гравців, зокрема: KÜEHNE + NAGEL, DSV LOGISTICS, RABEN, ZAMMLER, PAKLINE LOGISTICS та UVK (табл. 1).



Таблиця 1

Характеристика найбільших транспортно-логістичних компаній  
в Україні у 2019 році

№	Назва	Країна походження	Рік заснування/працює в Україні	Виручка, млн.грн.	Конкурентні переваги
1.	KÜHNLE + NAGEL	Швейцарія	1890/1992	1100	Це мультинаціональна компанія, що має 1400 офісів в 109 країнах. Надає комплекс послуг: експорт-імпорт-транзит вантажів, контейнерні FCL-перевезення, перевезення збірними LCL-контейнерами, інтермодальні перевезення, страхування морських вантажів, митно-брокерські послуги, проєктна логістика, консолідація вантажів на власних складах у портах світу, доставка товарів «від дверей до дверей». Фокус на інтегрованих логістичних рішеннях
2.	DSV LOGISTICS	Данія	1967/2013	900	Компанія, що має представництво у 80 країнах. Надає комплекс послуг: міжнародні автоперевезення, морські контейнерні перевезення, авіаперевезення, проєктна логістика, складська логістика, дистрибуція, митно-брокерські послуги та страхування вантажів
3.	RABEN	Нідерланди	1931/2003	600	Пропонує послуги зі складської логістики, міжнародних і внутрішньо-українських вантажних перевезень, митного обслуговування та морського фрахту, контрактної логістики, Fresh Logistics
4.	ZAMMLER	Україна	2007	550	Має представництво в 4 країнах. Надає послуги в галузі автомобільних, морських, залізничних, авіаційних перевезень, митно-брокерського оформлення та повний спектр складських послуг
5.	PAKLINE LOGISTICS	Україна	2004	500	Надає транспортно-логістичні послуги, послуги логістичного консалтингу, фулфілмент із використанням конвеєрних ліній,

					послуги зберігання та складської логістики, кур'єрської експрес-доставки по Україні та світу
6.	UVK	Україна	2001	300	Перший український 3PL-оператор. Компанія запровадила програму національного масштабу з гарантованої доставки вантажів клієнтів у роздрібні мережі за дві доби – «Україна за 48 годин». Компанія споріднена з одним із найбільших ритейлерів – Fozzy Group, але працює на відкритому ринку. Надає митно-брокерські послуги, міжнародний форвардинг, послуги фулфілменту, доставки та зберігання вантажів

*Джерело: складено авторами за [10]*

Ефективність діяльності транспортно-логістичного підприємства тісно пов'язана із його конкурентоспроможністю. Конкурентоспроможність – це комплексна, системна характеристика підприємства, що має декілька форм прояву. Проведені дослідження дозволяють стверджувати, що в економічній науці, як правило, розглядається лише досягнута, реалізована конкурентоспроможність як єдина характеристика конкурентних позицій підприємства на ринку. Цей підхід є лише частково вірним, оскільки дозволяє оцінити конкурентне становище підприємства на ринку, досягнуте ним в процесі конкурентної боротьби. Але поруч з цим аналіз лише досягнутої конкурентоспроможності не дає повного уявлення про формування та управління конкурентоспроможністю підприємства, визначення її динаміки та стратегії поведінки в подальшому.

Тому необхідно проводити оцінку комплексної конкурентоспроможності, тобто досліджувати досягнуту, реалізовану конкурентоспроможність та визначати потенційну конкурентоспроможність підприємства на ринку. Між даними поняттями існує глибока різниця.

Комплексна конкурентоспроможність або конкурентний статус відображає вміння суб'єкта ринкових відносин не лише створювати, але і утримувати конкурентні переваги. Комплексна конкурентоспроможність включає потенційну та досягнуту, реалізовану конкурентоспроможність. Досягнута конкурентоспроможність відображає результати реалізованих конкурентних переваг підприємства, які воно мало в минулому.

Натомість потенційна конкурентоспроможність дає уявлення про резервні можливості підприємства щодо підвищення його конкурентного статусу [11]. Потенційна конкурентоспроможність в свою чергу може бути класифікована як прогнозна та стратегічна.

Прогнозна конкурентоспроможність є результатом екстраполяції тенденцій у динаміці її реалізованого рівня, тому є орієнтиром при визначенні базових характеристик, які визначають основу стратегічної конкурентоспроможності.

Стратегічна конкурентоспроможність характеризує здатність суб'єкта господарювання у майбутньому набувати конкурентні переваги над суперниками та реалізовувати їх у власних інтересах. Тобто це запланований результат здійснення конкурентної стратегії фірми і є фактично об'єктом стратегічного управління.

Як досягнута, так і потенційна конкурентоспроможність у процесі господарської діяльності підприємства можуть коливатися, змінюватися у різних напрямках і це цілком природно. При чому зниження рівня конкурентоспроможності слід сприймати не тільки як виключно негативне явище, зумовлене неефективністю управління підприємства або некерованого впливу зовнішніх чинників, але в окремих випадках як бажану динаміку, якщо такий рух відповідає стратегічним або тактичним цілям підприємства.

Наприклад, в економічній літературі виділяються наступні випадки, коли підприємство може переслідувати тактичну ціль зниження своєї конкурентоспроможності:

- з метою дезінформації суперника для зменшення його уваги до себе і накопичення ресурсів для динамічного посилення конкурентної позиції в майбутньому;
- коли пріоритетною тактичною ціллю стає підвищення рентабельності капіталу, а її досягнення може бути реалізоване за умови зменшення обсягів діяльності і зниження конкурентного тиску на суперників;
- якщо збереження досягнутого рівня конкурентоспроможності лише посилює збитковість діяльності на інвестиційно непривабливому ринку;
- за умови, коли збереження досягнутої конкурентоспроможності обумовлює можливість нестачі ресурсів у стратегічній перспективі, що може викликати стрімке падіння конкурентної позиції у майбутньому без реальних шансів її поновлення.

На практиці управління конкурентоспроможністю буде мати системний і тривалий результат, якщо спирається на наступні принципи: плановірності; відповідності змінам економічного середовища; координації окремих видів діяльності; допустимості поточних коливань конкурентоспроможності, якщо це відповідає стратегічним цілям діяльності; ефективного використання наявних ресурсів та реалізації конкурентних переваг.

Оцінювання конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств має здійснюватися з урахуванням специфіки послуг, що ними надаються. Зокрема, основні види послуг транспортно-логістичних компаній включають: експорт-імпорт і транзит вантажів різними видами транспорту, інтермодальні та мультимодальні перевезення, страхування вантажів, митно-брокерські та складські послуги та послуги кур'єрської експрес доставки як по Україні, так і світу [12].

Система показників, за якою оцінюється комплексна конкурентоспроможність транспортно-логістичних підприємств, має включати:

- показники виробничої складової;

- показники фінансової складової;
- показники кадрової складової;
- показники маркетингової складової;
- показники управлінської складової.

Серед показників виробничої складової, які мають бути обчислені при оцінюванні конкурентоспроможності ТЛП, можна виділити насамперед: рентабельність виробництва, рентабельність продукції, рівень доданої вартості на одного працюючого, матеріаломісткість продукції, фондівіддача

Аналіз показників виробничої складової демонструє взаємозв'язок між рентабельністю виробництва і рентабельністю основних фондів: зниження рентабельності виробництва свідчить про неефективне використання виробничих фондів підприємствами. Високий рівень матеріаломісткості свідчить про чутливість транспортних послуг до зміни цін на сировину та матеріали, насамперед пальне і електроенергію. На виробничу складову конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств, крім матеріаломісткості продукції, важливий вплив має технічна оснащеність та організація перевезень.

Оцінка рівня фінансової складової транспортно-логістичного підприємства здійснюється на базі аналізу балансу та руху грошових потоків підприємства. Це коефіцієнти: фінансової автономії, фінансової залежності, фінансового ризику, фінансової стабільності, ліквідної платоспроможності.

Вони показують можливість підприємств покрити свої зобов'язання за рахунок власних засобів. Зокрема, зниження коефіцієнту фінансової автономії свідчить про підвищення ризику фінансових ускладнень для підприємства в майбутньому, є негативним сигналом для кредиторів підприємства. Коефіцієнт фінансової залежності фактично доповнює попередній показник. Нормальне обмеження даного показника вважається в межах одиниці. Коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності розраховується як відношення власного і позикового капіталу до загальної валюти балансу. Нормальним вважається стан, коли цей коефіцієнт більше одиниці.

Коефіцієнт ліквідної платоспроможності визначається як відношення загальної суми поточних активів до загальної суми фінансових і поточних зобов'язань, його нормативне значення – 1. Стабільний фінансовий стан характеризується відсутністю неплатежів, нормальною рентабельною роботою, відсутністю суттєвих порушень внутрішньої та зовнішньої фінансової дисципліни впродовж кількох років, що позитивно позначається на конкурентоспроможності ТЛП. І, навпаки, наявність порушень фінансової дисципліни, проблеми у надходженні грошових коштів на розрахунковий рахунок внаслідок неефективного управління дебіторською заборгованістю, не виконання фінансового плану призводить до зниження конкурентоспроможності зазначених підприємств на ринку.

Аналізуючи вплив показників кадрової складової на формування конкурентоспроможності транспортно-логістичного підприємства, необхідно розподілити їх на якісні і кількісні. До кількісних показників кадрової стійкості необхідно віднести коефіцієнти: плинності кадрів, оновлення кадрів, співвідношення

прийнятих та звільнених кадрів, стабільності забезпечення кадрами, показник фондоозброєності працюючих. До якісних показників кадрової стійкості належать: рівень освіти працюючих, співвідношення соціальної відповідальності до обсягу реалізованої продукції на одного працюючого, умови праці та рівень забезпечення працівників соціальним пакетом.

Досить гострою і актуальною для ринку праці фахівців з транспортних технологій в цілому є проблема відносно низьких зарплат, у порівнянні із зарплатами аналогічних спеціальностей у країнах-сусідах, та низька мотивація праці персоналу. Якщо ми прагнемо забезпечити конкурентоспроможність українських підприємств, то маємо переходити до моделі надання високоякісних транспортних послуг, щоб відповідно забезпечити високий рівень зарплат для персоналу і утримати фахівців на батьківщині. Водночас, при дорогій робочій силі у підприємців з'явиться мотив для запровадження нових технологій, оскільки при нинішній ситуації це не досить актуально та вигідно. Україна декларує на сьогодні розвиток у відповідності до інноваційної моделі, яка має дві складові: технологічний та людський капітал. Позитивний досвід тих країн, що звершили інноваційний прорив свідчить, в першу чергу, інвестиції мають спрямовуватися в людський капітал.

Показники маркетингової складової насамперед визначаються часткою ринку, яку посідає компанія, структурою перевезень відповідно до видів транспорту і логістичних послуг, структурою клієнтів.

Транспортно-логістичні підприємства набули тенденцію до зростання своєї частки на ринку за рахунок активної маркетингової діяльності та забезпечення кадрової політики. Для нововведень на підприємствах використовується класичний тип організаційної структури управління – лінійно-функціональна оргструктура, але з елементами матричної (на період реалізації проекту й освоєння проектної потужності). Така організаційна структура управління забезпечує, на наш погляд, досить швидку реалізацію управлінських рішень, сприяє спеціалізації та інтенсифікації роботи функціональних підрозділів, уможлиблює необхідний маневр матеріально-фінансовими ресурсами, гнучкість нововведень, що надає підприємствам можливість забезпечувати економічну стійкість кожного.

Специфіка оцінки управлінської складової в тому, що основна частина показників є показниками якісними і не піддаються кількісному вимірюванню, а можуть бути порівняні лише відносно. До основних показників управлінської складової традиційно відносять: показники складності конфігурації структури; коефіцієнта оборотності дебіторської заборгованості; коефіцієнта оборотності кредиторської заборгованості; наявності (кількості) відмов та браку; комфортності умов праці (мікроклімат); використання потенціалу зростання частки на ринку; залучення нових клієнтів.

Аналіз показника складності конфігурації структури переконує, що його необхідно розглядати тільки у контексті з іншими показниками, адже складність конфігурації структури багато в чому визначається не кількістю рівнів чи підрозділів управління, а особистими характеристиками керівників та їхніх підлеглих, загальним стилем керівництва на підприємстві тощо.

Щодо якісних показників управлінської складової можна стверджувати, що високі їхні значення говорять про досить активну політику підприємства стосовно забезпечення якості наданих послуг, розробки стратегії щодо залучення нових клієнтів та збільшення частки на ринку.

Якщо в процесі аналізу виявлено високий рівень потенційної конкурентоспроможності, то він має бути реалізованим шляхом інтенсивного просування підприємства. Для цього можливо потрібно скоригувати стратегію і тактику поведінки підприємства на ринку.

**Висновки.** Ефективність транспортно-логістичного підприємства визначається в роботі як динамічна величина, яка потребує постійного моніторингу, і оцінюється через результативність діяльності суб'єкта господарювання як економічного суб'єкта, що дозволяє комплексно оцінити раціональність використання його ресурсного потенціалу, одночасно відображаючи взаємозв'язок між ефектом та вартістю використаних ресурсів. В роботі ґрунтовно проаналізовано поняття ефективності через розкриття різних аспектів діяльності транспортно-логістичного підприємства, зокрема: економічного, управлінського, науково-технічного, соціального, ресурсного та екологічного. Авторами запропоновано методологію оцінки економічної ефективності функціонування транспортно-логістичного підприємства. Визначено, що ефективність діяльності транспортно-логістичного підприємства тісно пов'язана із його конкурентоспроможністю.

Для підтвердження наукової гіпотези в роботі проаналізовано 6 найпотужніших транспортно-логістичних компаній, що працюють в Україні. Всі ці компанії мали виручку більше 200 млн. грн. за результатами 2019 року. Виявлено, що в першу трійку транспортно-логістичних підприємств входять компанії, що є дочірніми підприємствами потужних мультинаціональних компаній, головні офіси яких знаходяться в європейських країнах. Ці мультинаціональні компанії мають представництва в багатьох країнах та сфокусовані на наданні інтегрованих транспортно-логістичних рішень. На відміну від цих гігантів, українські компанії-лідери ринку сфокусовані на пошуку нішевих сегментів, зокрема пропонують своїм клієнтам унікальні програми послуг, наприклад, програма «Україна за 48 годин», що дозволяє їм набути унікальних конкурентних переваг і успішно боротися на ринку із мультинаціональними компаніями. В роботі наголошується на необхідності оцінки комплексної конкурентоспроможності, тобто як реалізованої, так і потенційної, з урахуванням специфіки послуг, що надаються транспортно-логістичними підприємствами.

Авторами запропоновано систему показників, за якою оцінюється комплексна конкурентоспроможність транспортно-логістичних підприємств, зокрема: показники виробничої складової; показники фінансової складової; показники кадрової складової; показники маркетингової складової; показники управлінської складової. Виявлено, що гострою і актуальною для транспортно-логістичних підприємств є проблема відносно низьких зарплат персоналу, у порівнянні із зарплатами аналогічних спеціальностей у країнах-сусідах, та низька мотивація праці персоналу, що негативно позначається на показниках кадрової складової

конкурентоспроможності і призводить до відтоку висококваліфікованих кадрів в європейські країни. В ході аналізу виявлено окремі випадки, коли транспортно-логістичне підприємство може переслідувати тактичну ціль зниження своєї конкурентоспроможності.

Отже, забезпечення високої ефективності та досягнення комплексної конкурентоспроможності представляє для транспортно-логістичного підприємства складний механізм взаємодії із іншими учасниками ринку, формування конкурентних переваг, є диференційованим у часі, прояві, структурі і є тим базисом, на основі якого визначається ефективність діяльності транспортно-логістичного підприємства і його реальне конкурентне становище на ринку.

Перспективним напрямом досліджень є розробка заходів та інструментів забезпечення ефективності діяльності транспортно-логістичних підприємств шляхом визначення і реалізації їх ключових конкурентних переваг в сучасних умовах, формування інтегрального показника конкурентоспроможності.

#### Література.

1. Аулін В., Голуб Д., Біліченко В., Замуренко А. Формування показників оцінки ефективності транспортного процесу перевезень // Вісник машинобудування та транспорту. - 2020. - № 1 (11). - С. 4-9.
2. Ачкасова Л. Оцінка ефективності процесу перевезення вантажів // Економіка транспортного комплексу.- 2014. - Вип. 24. - С. 117-124.
3. Ковтун А.В., Табуненко В.О. Обґрунтування показника ефективності використання автомобільного транспорту при перевезеннях // Збірник наукових праць Національної академії Національної гвардії України. - 2018. - Вип 1 (31). - С. 80-84.
4. Нагорний Є.В., Шраменко Н.Ю. Аналіз ефективності функціонування логістичних систем при доставці вантажів // Міжвузівський збірник «Наукові нотанки». - Луцьк. - 2010. - Вип. 28. - С. 353-357.
5. Олійник Н., Бурик Ю. Конкурентоспроможність підприємства як визначальна характеристика ефективності його функціонування // Соціально-економічні проблеми і держава. - 2018. - Вип. 2 (19). - С. 3-12. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2018/18onmejf.pdf> (дата звернення 21.09.2021).
6. Yanton-Drozdzovska E. International competitiveness of the enterprise // Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. - 2020. - Вип 16. - Т. 2. - С. 10-17. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://journals.pnu.edu.ua/index.php/aprde/article/view/4578/5072>.
7. Храпкіна В.В. Управління конкурентоспроможністю підприємств // Причорноморські економічні студії. 2020. - Вип. 51. - С. 245-248.
8. Богацька Н.М. Особливості оцінки конкурентоспроможності підприємства // Ефективна економіка. - 2020. - № 4 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7789>.
9. Разумова К.М., Новак В.О., Новальська Н.І. Аналіз діяльності та шляхи підвищення конкурентоспроможності транспортного підприємства «Укрзалізниця» в контексті євроінтеграції // Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. - Серія: економіка і управління. - 2021. - Том 32 (71). - № 5.
10. Топ-10 найбільших логістичних компаній України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mintrans.news/logistics/top-10-naybilshikh-logistichnikh-kompaniy-ukraini>.
11. Смолін І.В. Стратегічне планування розвитку організації: моногр. - К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2004. - С. 60-65.
12. Чучка І.М. Сучасні основні форми транспортно-логістичних послуг в Європі // Економіка і

### References

1. Aulin V., Holub D., Bilichenko V., Zamurenko A. Formuvannya pokaznikiv otsinky effektivnosti transportnoho protsessa perevezhen // Visnyk mashynobuduvannya ta transportu. - 2020. - № 1 (11). - S. 4-9.
2. Achkasova L. Otsinka effektivnosti protsessa perevezennya vantazhiv // Ekonomika transportnoho kompleksu.- 2014. - Vyp. 24. - S. 117-124.
3. Kovtun A.V., Tabunencko V.O. Obgruntuvannya sertyfikata № effektivnosti yspolzovanye avtomobilnoho transportu pry perevezennyakh // Zbirnyk naukovykh prats Natsyonalnoy akademyy Natsyonalnoy Hvardiyi Ukrayiny. - 2018. - Vyp 1 (31). - S. 80-84.
4. Nahornyy YE.V., Shramenko N.YU. Analiz efektyvnosti Funktsionuvannya lohistrychnykh system pry dostavtsi vantazhiv // Mizhvuzivskiy zbirnyk «Naukovi notanki». - Lutsk. - 2010. - Vyp. 28. - S. 353-357.
5. Oliynyk N., Buryk YU. Konkurentospromozhnist pidpryyemstva yak vyznachalnosti kharakterystyka effektivnosti eho Funktsionuvannya // Sotsialno-ekonomichni problemy i derzhava. - 2018. - Vyp. 2 (19). - S. 3-12. [Elektronnyi resurs]. - Rezhym dostupu: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2018/18onmejf.pdf> (data Zvernennya 21.09.2021).
6. Yanton-Drozdovska E. International competitiveness of the enterprise // Aktualni problemy rozvytku ekonomiky rehionu. - 2020. - Vyp 16. - T. 2. - S. 10-17. [Elektronnyi resurs]. - Rezhym dostupu: <https://journals.pnu.edu.ua/index.php/aprde/article/view/4578/5072>.
7. Khrapkina V.V. Upravlinnya konkurentospromozhnisty pidpryyemstv // Prichornomorski ekonomichni studiyi. 2020. - Vyp. 51. - S. 245-248.
8. Bohatska N.M. Osoblyvosti OTSINKY konkurentospromozhnosti pidpryyemstva // Efektyvna ekonomika. - 2020. - № 4 [Elektronnyi resurs]. - Rezhym dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7789>.
9. Razumova K.M., Novak V.O., Novalska N.I. Analiz diyal'nosti ta shlyakhy Pidvyshchennya konkurentospromozhnosti transportnoho pidpryyemstva «Ukrzaliznytsya» v konteksti yevrointehratsiyi // Vcheni zapysky Tavriyskoho natsionalnoho universytetu imeni V.I. Vernadskoho. - Seriya: ekonomika i upravlinnya. - 2021. - Tom 32 (71). - № 5.
10. Top-10 naybilshikh lohistrychnykh kompanyy Ukrayiny [Elektronnyi resurs]. - Rezhym dostupu: <https://mintrans.news/logistics/top-10-naybilshikh-logistichnykh-kompaniy-ukraini>.
11. Smolin I.V. Stratehichne planuvannya rozvytku orhanyzatsiyi: monohr. - K.: Kyiv. nats. torh.-ekon. un-t, 2004. - S. 60-65.
12. Chuchka I.M. Suchasni osnovni formy transportno-lohistrychnykh posluh v Evrope // Ekonomika i suspilstvo. - 2015. - Vyp. 1. - S. 18-20.

**Lozova G.M.**, PhD in economics,  
Associate Professor  
Taras Shevchenko National University of Kyiv  
**Klymenko V.V.**, PhD in economics,  
Associate Professor  
National Aviation University



## EVALUATION OF EFFICIENCY AND COMPETITIVENESS OF TRANSPORT AND LOGISTICS COMPANIES

*The article is devoted to the research of evaluating the efficiency and competitiveness of transport and logistics enterprises. The aim of the work is to study the issues of assessing the efficiency and competitiveness of transport and logistics companies based on the analysis of leading players in the Ukrainian market of transport and logistics services. In the process of research, the authors used a dialectical method, which revealed the essence of the concept "efficiency", conditions and indicators of competitiveness of transport and logistics companies; systemic and synergetic approaches, which allowed to consider the evaluation of the enterprises' efficiency in close connection with ensuring their competitiveness, to analyze the indicators of competitiveness in various components of the transport and logistics enterprises. In the process of analysis, differences in the concepts of efficiency and competitiveness of the transport and logistics company were identified. The concept of efficiency in the work is revealed through the relevant aspects of the transport and logistics company. The methodology proposed by the authors to assess the economic efficiency of the transport and logistics company is of scientific interest. The six most powerful transport and logistics companies operating in Ukraine are analyzed in order to determine their competitive advantages and assess their competitiveness in the market. The system of indicators is offered in the work, according to which the complex competitiveness of transport and logistics enterprises is estimated, the principles of competitiveness of the enterprises working in this branch are defined. The analysis revealed some cases when the transport and logistics company pursued the tactical goal of reducing its competitiveness. The reasons for such behavior of the company in the market are substantiated. A number of recommendations have been developed to increase the integrated competitiveness of transport and logistics companies in the context of the COVID-19 pandemic and market uncertainty.*

**Keywords:** *market, evaluation of efficiency and effectiveness, competitiveness of the enterprise, transport and logistics enterprise, transportation efficiency, competitive advantages.*

# Теоретичні та прикладні питання економіки

Збірник наукових праць

*Випуск 1 (42)*

Підписано до друку 22.11.2021 р. Зам. № 1149.  
Формат 60x84 1/16. Папір офсетний. Друк – цифровий.  
Наклад 200 прим. Ум. друк. арк. 16,9.  
Друк ЦП «КОМПРИНТ». Свідоцтво ДК №4131 від 04.08.2011 р.  
м. Київ, вул. Предславинська, 28  
095-941-84-99, 067-209-54-30  
email: komprint@ukr.net