

УДК [330.341.1:043.5]:[338.47+338.48]

Д. О. Сугоняко, ст. викладач

Чернігівський державний інститут економіки і управління, м. Чернігів, Україна

ЕФЕКТИВНІСТЬ ІННОВАЦІЙНОЇ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ І ТУРИЗМУ

У статті наведено теоретико-методичне обґрунтування сутності та критеріїв оцінки ефективності інноваційної взаємодії підприємств транспорту з суб'єктами туристичної сфери.

Постановка проблеми. В сучасних умовах господарювання туризм є найбільш динамічною галуззю економіки, одним з найприбутковіших видів підприємницької діяльності. Розвиток туристичної індустрії гальмує багато факторів, основними серед яких є відсутність координації діяльності транспортних і туристичних підприємств, неузгодженість стратегії їх подальшого розвитку, що призводить до зниження ефективності діяльності, втрати конкурентних переваг, розвитку пасивного туризму. Змінити ситуацію на краще можливо шляхом розвитку інноваційної взаємодії між вищезазначеними суб'єктами господарювання.

Сьогодні система інноваційної взаємодії підприємств транспорту з суб'єктами туристичного бізнесу знаходиться в стадії становлення і потребує відповідного теоретико-методичного обґрунтування ефективності її формування та розвитку.

Аналіз досліджень і публікацій. Питання взаємодії різних видів транспорту розглянуті в працях А.П. Артинова, Є.Д. Бучина, О.В. Комарова, Г.А. Кондратьєва, В.Я. Негрея, В.О. Подкопаєва, В.В. Повороженка, М.В. Правдіна, С.М. Резера, Л.В. Савченко, О.О. Соловійова, Є.М. Сича та ін.

Окремі аспекти інноваційної взаємодії, розвиток теорії управління ресурсним потенціалом при її здійсненні на рівні окремих суб'єктів господарювання досліджували М. Альберт, І. Ансофф, М.Г. Ахмадєєв, А.В. Бохан, Л. Водачек, В.Е. Демінг, В.І. Дубінін, О.В. Камянецька, О.Є. Ніконова, Т.М. Посталюк, М. Портер, Б. Твісс, Ф. Хедоурі та ін.

Однак залишаються невирішеними питання інноваційної взаємодії транспортних підприємств туристичної сфери, підвищення якості транспортних послуг, що надаються туристам.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Відсутність системного та цілісного дослідження питань у сфері визначення підходів, видів, критеріїв оцінки ефективності інноваційної взаємодії транспортних і туристичних підприємств викликає об'єктивну необхідність їх проведення.

Мета статті. Метою цієї статті є визначення сутності, послідовності та критеріїв оцінки ефективності інноваційної взаємодії підприємств транспорту з суб'єктами туристичної сфери.

Виклад основного матеріалу. Зміст взаємодії розкривається як на рівні окремих контактів, так і в контексті спільної діяльності суб'єктів транспортного і туристичного бізнесу. Термін "взаємодія" широко використовується в економічній літературі як філософська категорія, що відображає процеси впливу об'єктів один на одного і виступає як об'єктивна, універсальна форма руху та розвитку, що визначає існування та структурну організацію будь-якої матеріальної системи [1].

За смисловим навантаженням взаємодія визначає взаємопов'язану, узгоджену діяльність різних суб'єктів господарювання для вирішення поставлених перед ними завдань. Взаємодія являє собою двосторонній або багатосторонній безперервний процес.

Ф. Енгельс зазначав, що "взаимодействие есть такой двусторонний процесс, который по своей природе может рассматриваться с двух различных точек зрения. Чтобы его понять как целое, его даже необходимо исследовать в отдельности, сначала с одной, затем с другой точки зрения, прежде чем можно будет подытожить совокупный результат" [6].

Г. Гегель вказував на те, що "взаимодействие представляется взаимной причинностью предположенных, обуславливающих друг друга субстанций; каждая есть относительно другой одновременно и активная и пассивная субстанция" [3].

Взаємодія також трактується як участь у загальній роботі, діяльності, співробітництво, спільне здійснення операцій, угод [4].

Ланцюг взаємодії не має ні початку, ні кінця. Кожне явище – це лише ланка загального ланцюга взаємодії [2].

Розглядаючи наведені визначення і перекладаючи їх основні положення на поняття інноваційної взаємодії транспортних та туристичних підприємств, можна зазначити, що вона являє собою процес розширення співробітництва у сфері впровадження нововведень, інноваційної модернізації та диверсифікації їх діяльності, супроводжується передачею ресурсів, інформації для більш повного задоволення потреб туристів і отримання найбільших результатів від такої співпраці.

Метою інноваційної взаємодії є перехід на інноваційно-інвестиційну модель розвитку підприємств транспорту і туризму для підвищення якості транспортно-туристичних послуг.

Суб'єктами інноваційної взаємодії виступають підприємства транспорту і туризму, споживачі транспортно-туристичних послуг, науково-технічні центри, фонди підтримки і розвитку інноваційних проектів тощо.

Об'єктами інноваційної взаємодії є ресурси та інноваційний потенціал суб'єктів транспортного і туристичного бізнесу.

Передумовами інноваційної взаємодії транспортних і туристичних підприємств виступають:

- еволюція розвитку взаємозв'язків, партнерських відносин, ступінь їх стійкості;
- економічна основа взаємодії у сфері інновацій;
- рівень розвитку інноваційної інфраструктури;
- наявність достатнього інноваційного потенціалу підприємств транспорту і туризму.

Інноваційна взаємодія підприємств туристичного транспорту з туроператорами і турагентами базується на принципах, основними серед яких є:

- суб'єктивність – процес інноваційної взаємодії передбачає сумісну діяльність мінімум двох суб'єктів економічної діяльності;
- законність – здійснення спільної діяльності відповідно до існуючих законодавчих і нормативних актів;
- спільність мети – є основним змістом взаємодії та передбачає виконання покладених на кожного з учасників функцій по досягненню єдиної мети й завдань;
- довіра – встановлення відкритих, позитивних взаємовідносин між керівництвом вищезазначених підприємств, заснованих на порядності та досвіді;
- партнерство – сукупність форм довго-, середньо- і короткострокової взаємодії суб'єктів транспортного та туристичного бізнесу для вирішення спільних завдань на взаємовигідних умовах;
- паритетність – рівність суб'єктів інноваційної взаємодії;
- динамічність – безперервний процес охоплення інноваціями всіх сфер сумісної діяльності у визначених просторових та часових рамках.

Визначенню ефективності інноваційної взаємодії підприємств туристичної індустрії передують декілька етапів:

- моніторинг можливості взаємодії;
- визначення мети інноваційної взаємодії;
- класифікація видів інноваційної взаємодії;

- розробка підходів до визначення ефективності взаємодії;
- встановлення критеріїв оцінки ефективності взаємодії.

На першому етапі проводиться моніторинг можливості інноваційної взаємодії між транспортними і туристичними підприємствами.

Для підприємств транспорту, що планують впровадження інновацій в обслуговуванні туристів, необхідно перш за все визначити їх здатність для переходу на інноваційно-інвестиційну модель розвитку [5]. Узагальнюючий показник здатності транспортного підприємства до впровадження інновацій в обслуговуванні туристів можна визначити за наступною формулою:

$$УП_{i,m,n} = K_{\text{ч}}^{\text{ваз}} \frac{Ч_{\text{в.і.}}}{Ч_{\text{заг.}}} + K_{\text{О}}^{\text{ваз}} \frac{O_{i,mnn}}{O_{\text{заг.}mnn}} + K_{\text{ТЗ}}^{\text{ваз}} \frac{TЗ_i}{TЗ_{\text{заг.}}} + K_{\text{В}}^{\text{ваз}} \frac{B_{i,n.}}{B_{\text{заг.}}}; \quad (1)$$

де $УП_{i,m,n}$ – узагальнюючий показник здатності транспортного підприємства до впровадження інновацій в обслуговуванні туристів; $K_{\text{ч}}^{\text{ваз}}, K_{\text{О}}^{\text{ваз}}, K_{\text{ТЗ}}^{\text{ваз}}, K_{\text{В}}^{\text{ваз}}$ – відповідно коефіцієнти вагомості чисельності інноваційно-активних працівників, обсягу інноваційних послуг, оновлених транспортних засобів, витрат на реалізацію інноваційних проектів; $Ч_{\text{в.і.}}$ – чисельність працівників транспортних підприємств зайнятих впровадженням інновацій в обслуговуванні туристів, чол.; $Ч_{\text{заг.}}$ – загальна чисельність працівників транспортного підприємства, що обслуговує туристів, чол.; $O_{i,mnn}$ – обсяг інноваційних транспортно-туристичних послуг, од.; $O_{\text{заг.}mnn}$ – загальний обсяг транспортно-туристичних послуг, од.; $TЗ_i$ – кількість інноваційно-оновлених транспортних засобів, од.; $TЗ_{\text{заг.}}$ – загальна кількість транспортних засобів на підприємстві, од.; $B_{i,n.}$ – витрати на реалізацію інноваційних проектів, грн; $B_{\text{заг.}}$ – загальний обсяг витрат на транспортне обслуговування туристів, грн.

Якщо цей показник дорівнює одиниці, транспортне підприємство здатне до переходу на інноваційну модель розвитку. Показник менше одиниці свідчить про наявність факторів, які гальмують інноваційний розвиток транспортного обслуговування туристів на цьому підприємстві.

Після визначення вірогідності інноваційної взаємодії вищезазначених підприємств визначається мета їх спільної діяльності.

Ефективність взаємодії транспортних і туристичних підприємств визначає ступінь досягнення ними поставлених цілей. Складність полягає в тому, що цілі діяльності цих підприємств можуть бути різними і нерівноцінними, виходячи з цього їх можна поділити на цілі високого і низького рівня.

Головною метою інноваційної взаємодії є задоволення потреб туристів в якісних транспортно-туристичних послугах. Ця мета сприймається як ідеальна і її досягненню передують декілька етапів – перехід транспортних і туристичних підприємств на інноваційно-інвестиційну модель розвитку, розробка нових транспортно-туристичних маршрутів, оновлення парку транспортних засобів, їх модернізація та ін.

Цілі більш низького рівня в основному стосуються збільшення обсягів турпотoku, прибутковості транспортних і туристичних фірм, зниження витрат на транспортне обслуговування туристів, вартості турпродукту.

Різноманіття аспектів інноваційної взаємодії транспортних і туристичних підприємств потребує розробки критеріїв класифікації видів та форм співпраці вищезазначених підприємств.

Критерії класифікації видів інноваційної взаємодії транспортних і туристичних підприємств за різними ознаками:

- 1) за характером підстав для взаємодії:

- регламентована – за вказівкою державних і місцевих органів влади, вищих організацій і установ;
- ініціативна – за власним бажанням керівництва транспортних або туристичних підприємств;
- 2) за способом вирішення завдань спільної інноваційної діяльності:
 - самостійна;
 - сумісна;
- 3) за характером зв'язків взаємодії:
 - вертикальна;
 - горизонтальна;
- 4) за станом середовища функціонування:
 - звичайна;
 - екстремальна;
- 5) за особливостями технології здійснення:
 - послідовна;
 - паралельна;
- 6) за кількістю суб'єктів взаємної співпраці:
 - двохсуб'єктна;
 - багатосуб'єктна;
- 7) за етапи сумісної діяльності:
 - попередня;
 - основна;
 - заключна;
- 8) за напрямками діяльності:
 - продуктова;
 - процесна;
- 9) за результативністю:
 - негативна;
 - позитивна;
 - незмінна.

Вищенаведена класифікація дозволяє вивчити процес перетинання сумісних інтересів при впровадженні інновацій, виявити закономірності, що впливають на розвиток і напрямки зміни спільної інноваційної діяльності, визначити шляхи та конкретні заходи щодо підвищення ефективності інноваційної взаємодії транспортних і туристичних підприємств з метою більш повного задоволення вимог туристів та отримання конкурентних переваг і високих результатів від співпраці на ринку транспортно-туристичних послуг.

При визначенні ефективності інноваційної взаємодії підприємств туристичної індустрії слід чітко визначити підходи, за допомогою яких слід проводити розрахунки:

- кластерний підхід передбачає підвищення конкурентоспроможності підприємств транспорту по обслуговуванню туристів, посилення їх інноваційної спрямованості завдяки створенню транспортно-туристичних кластерів, функціонування яких дає змогу отримати мультиплікативний ефект;
- синергійний підхід – застосовується для визначення ефективності стратегії інноваційної взаємодії вищезазначених підприємств, враховуючи багатогранність аспектів їх партнерських відносин та часткову втрату автономності у прийнятті стратегічних рішень. У результаті застосування такого підходу визначається синергійний ефект, що перевищує суму ефектів від впровадження інновацій при здійсненні самостійної діяльності;

– інвестиційний підхід – пріоритетом у визначенні ефективності при цьому є інтереси інвесторів та співставлення ними вигод і витрат вкладання коштів у розвиток спільної інноваційної діяльності підприємств транспорту і туризму;

– системний підхід – взаємодія транспортних і туристичних підприємств відбувається в рамках соціально-економічної системи «транспорт-туризм». Виходячи з цього, застосування такого підходу дає змогу дослідити закономірність відношень і зв'язків між елементами системи і визначити системний ефект;

– когнітивно-комунікаційний підхід – передбачає встановлення кореляції між соціально-психологічними наслідками та економічними результатами впровадження інновацій з урахуванням фінансових, ринкових, когнітивних, комунікаційних та інших аспектів інноваційної взаємодії і визначення комплектарного ефекту.

Основним критерієм результативності взаємодії транспортних і туристичних підприємств є рівень економічної ефективності їх роботи. В цьому показнику відображаються результати спільної праці, економічності процесу перевезень туристів, що безпосередньо впливають на показники прибутковості турфірм.

Розглядаючи дефініції поняття ефективності в загальному вигляді, під ним розуміють відношення результату до витрат, що забезпечили його отримання.

Ефективність інноваційної взаємодії підприємств транспорту та туристичних підприємств являє собою співвідношення результатів спільної інноваційної діяльності до обсягу ресурсів, що використовуються для їх досягнення з визначенням прямої і непрямої оцінки вигод і втрат від партнерської взаємодії як у цілому, так і на рівні кожного окремого підприємства.

Перш ніж провести економічну оцінку ефективності взаємодії зазначених підприємств, необхідно проаналізувати кількісні і якісні показники за багатьма аспектами їх сумісної діяльності.

Багатогранність діяльності цих підприємств та необхідність оцінки ефективності всіх аспектів взаємодії затрудняють вибір єдиного показника такої оцінки. Виходячи з цього, економічну оцінку ефективності взаємодії суб'єктів транспортної і туристичної діяльності будемо визначати за допомогою системи показників, методика розрахунку яких наведена нижче.

Рівень конкуренції на ринку транспортно-туристичних послуг обумовлюється їх якістю. Виходячи з цього, відокремити показники конкурентоспроможності та якості на практиці дуже важко. Якість транспортно-туристичних послуг, що надаються туристам, можна оцінити на основі групових технічних і економічних параметрів, які задовольняють їх потребам.

Відповідність потребам споживачів транспортно-туристичних послуг технічних параметрів наданих транспортно-туристичних послуг можна оцінити за формулою:

$$Kв.тех_{mnn} = \sum_{i=1}^n TP_i \times PB_i ; \quad (2)$$

де $Kв.тех_{mnn}$ – коефіцієнт відповідності технічних параметрів наданих транспортно-туристичних послуг потребам споживачів; TP_i – оцінка і-того технічного параметру транспортно-туристичної послуги, що надається туристам; PB_i – питома вага і-го технічного параметру транспортно-туристичної послуги.

Показник конкурентоспроможності інноваційних транспортно-туристичних послуг, що надається підприємствами транспорту туристам, за технічними параметрами визначається за формулою:

$$Kк.тех_{mnn} = \frac{\Pi_{mn.n}}{\Pi_{mn.k}} ; \quad (3)$$

де $Kk.tex_{mn}$ – коефіцієнт конкурентоспроможності інноваційних транспортно-туристичних послуг; $P_{mn.n}$, $P_{mn.k}$ – показники технічних параметрів інноваційних транспортно-туристичних послуг підприємства транспорту, що аналізується і транспортного підприємства-конкурента.

Показник відповідності інноваційної транспортно-туристичної послуги за економічними параметрами потребам споживачів визначаються наступним чином:

$$Kв.ек_{mnn} = \sum_{i=1}^n EP_i \times PB_i; \quad (4)$$

де $Kв.ек_{mnn}$ – коефіцієнт відповідності потребам споживачів інноваційної транспортно-туристичної послуги за економічними параметрами; EP_i – оцінка i -го економічного параметру транспортно-туристичної послуги, що надається туристам; PB_i – питома вага i -го економічного параметру транспортно-туристичної послуги.

Показник конкурентоспроможності інноваційних транспортно-туристичних послуг, що надається підприємствами транспорту туристам за економічними параметрами визначається за формулою:

$$Kк.е.п_{mnn} = \frac{Pen.n}{Pen.k}; \quad (5)$$

де $Kк.е.п_{mnn}$ – коефіцієнт конкурентоспроможності інноваційних транспортно-туристичних послуг за економічними параметрами; $Pen.n$, $Pen.k$ – показники економічних параметрів інноваційних транспортно-туристичних послуг підприємства транспорту, що аналізується і підприємства-конкурента.

Рівень конкурентоспроможності інноваційної транспортно-туристичної послуги визначається за формулою:

$$Kк_{i.mnn} = \frac{Kк.tex_{m.n}}{Kк.е.п_{e.n}}; \quad (6)$$

Якщо $Kк_{i.mnn} < 1$ – інноваційна транспортно-туристична послуга є більш конкурентоспроможною, ніж аналогічна послуга, що надається транспортними підприємствами конкурентами, $Kк_{i.mnn} > 1$ – інноваційна транспортно-туристична послуга не є конкурентоспроможною.

Доходи або виручка від реалізації інноваційних транспортно-туристичних послуг визначається множенням обсягу реалізації цих послуг на їх вартість.

Прибуток від реалізації інноваційних транспортно-туристичних послуг можна розрахувати таким чином:

$$Pri_{mnni} = Vi_{mnn} - Ci_{mnn} - III; \quad (7)$$

де Vi_{mnn} – виручка від реалізації інноваційних транспортно-туристичних послуг в i -му періоді, грн; Ci_{mnn} – собівартість інноваційних транспортно-туристичних послуг в i -му періоді, грн; III – загальна сума податкових платежів і витрат з валового та інших видів прибутку транспортного підприємства, грн.

На етапі споживання інноваційних транспортно-туристичних послуг визначається їх ефективність, яка поділяється на декілька видів.

Комерційна ефективність розраховується відношенням прибутку від реалізації інноваційних транспортно-туристичних послуг (Pri_{mnn}) до обсягу витрат на їх реалізацію (Vi_{mnn}) і розраховується за формулою:

$$Кеф = \frac{Pri_{mnn}}{Vi_{mnn}}. \quad (8)$$

Бюджетна ефективність інноваційного проекту в галузі транспортного обслуговування туристів визначається за формулою:

$$EB = \frac{OK_{\sigma} - BK}{B_i}; \quad (9)$$

де OK_{σ} – обсяг коштів, що перераховують підприємства транспорту, які впроваджують інновації в обслуговуванні туристів до державного і місцевого бюджетів, грн; BK – обсяг коштів, отриманих з державного або місцевого бюджетів на реалізацію інноваційних проектів, грн; B_i – витрати, пов'язані з виконанням інноваційного проекту транспортного обслуговування туристів, грн.

Організаційна ефективність визначається відношенням прибутку від реалізації інноваційних транспортно-туристичних послуг до витрат на організацію виконання інноваційних проектів. До складу останніх входять витрати на власні розробки інновацій, купівлю інноваційних ідей, оплату праці персоналу, що здійснює управління інноваційним проектом.

Соціальна ефективність характеризується такими показниками: збільшенням кількості робочих місць транспортних і туристичних підприємств, що впроваджують інновації, а також інших підприємств, пов'язаних з туризмом; збільшення рівня заробітної плати та підвищення кваліфікації робітників туристичної індустрії; зростанням обсягу туристичних потоків та ін. Оцінити показники соціальної ефективності можливо на основі експертного, статистичного, аналітично-розрахункового методів.

Успішне функціонування та розвиток туристичного транспорту залежить від стану навколишнього середовища, наявності природних ресурсів, екологічного стану території. Збільшення туристичних потоків буде сприяти зростанню забруднення навколишнього середовища від шкідливих викидів транспорту. Для цього підприємства транспорту, що обслуговують туристів, повинні впроваджувати енергозберігаючі технології, переходити на альтернативні види палива, проводити модернізацію транспортних засобів.

Екологічну ефективність можна розрахувати за формулою:

$$Ee = \frac{П_{н.с.}}{B_3}; \quad (10)$$

де $П_{н.с.}$ – показник, що характеризує покращення стану навколишнього середовища туристичних дестинацій за рахунок впровадження інноваційних технологій на транспорті; B_3 – витрати на впровадження заходів стосовно зменшення негативного впливу туристичного транспорту на стан навколишнього середовища. Заходи по підвищенню ефективності інноваційної взаємодії транспортних і туристичних підприємств повинні відображатися в узгодженій стратегії їх подальшого інноваційного розвитку.

Висновки і пропозиції. Вищезазначена система показників економічної ефективності нововведень на кожному етапі інноваційного процесу дозволить зменшити ризики їх впровадження та реалізації, усунути виникаючі негативні ефекти і буде сприяти диверсифікації інновацій у транспортному обслуговуванні туристів та покращенні якості управління ними.

Список використаних джерел

1. Антонюк Л. Л. Інновації: теорія, механізм розробки та комерціалізації: монографія / Л. Л. Антонюк, А. М. Поручник, В. С. Савчук. – К.: КНЕУ, 2003. – 394 с.
2. Большая советская энциклопедия: в 30 т. Т. 13 / гл. ред. А. М. Прохоров. – Изд. 3-е. – М.: Советская энциклопедия, 1973. – 608 с., ил.
3. Гегель Г. Сочинения. Том 5. Наука логики. – М., 1937. – 814 с.
4. Райзберг Б. А. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. – 5-е изд., перераб. и дополн. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 495 с.
5. Сич Є. М. Структура механізму інноваційно-інвестиційного управління розвитком підприємств туристичного транспорту / Є. М. Сич, Д. О. Сугоняко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: збірник наукових праць. Випуск 32. – К.: НАУ, 2011. – С. 166-170.
6. Энгельс Ф. Диалектика природы / Ф. Энгельс. – М.: Госполитиздат, 1953. – 328 с.