

спеціалісти підприємства. В наслідок цього в часе отримав поширення метод так званої групової експертизи. Модератором експертної групи запрошується зовнішній спеціаліст, володіючий певними компетенціями. Його участь, з однієї сторони, підвищує ступінь об'єктивності отриманої аналітики, з іншої сторони, не веде до помітного удорожання дослідницького проекту.

В наступному регулярний (текущий) аудит маркетингу можна проводити, використовуючи один з стандартних пакетів програмної підтримки маркетингу з функціями аудиту.

Таким чином, проведення аудиту маркетингу в сьогоднішніх умовах функціонування підприємств є необхідним кроком в напрямку виробки нових підходів при створенні комплексу маркетингу в межах діючих стратегій. При цьому можлива оптимізація матеріальних і нематеріальних витрат на його проведення в разі використання інноваційних методик збору маркетингової інформації і спрощення процедур при збереженні об'єктивності результату.

САВІНА Н.Б.

Національний університет "Львівська політехніка"

## **СВІТОВИЙ ДОСВІД ВИМІРЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕЗУЛЬТАТІВ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

© Н.Б. Савіна, 2012

Практично у всіх країнах світу дуже важливими були й залишаються питання вимірювання ефективності діяльності як і в інвестиційній сфері, так у сфері логістики. Світова спільнота для виміру ефективності результатів діяльності логістики використовує Logistics Performance Index (LPI) – Індекс Ефективності Логістики розроблений і запропонований Світовим Банком [1]. LPI дає змогу аналізувати і порівнювати логістичну діяльність у 155 країнах світу та визначати їх рейтинги за бальною шкалою від 1 (найгірше значення) до 5 (найкраще значення). LPI визначається за результатами опитувань понад 6 тисяч представників логістичного бізнесу, які оцінюють інфраструктуру 8 країн, з якими їхні компанії найчастіше здійснюють свою логістичну діяльність та надають послуги з перевезення.

Для складання Індексу використовується більше 5000 індивідуальних оцінок країн. Індекс розраховується як середнє зважене індикаторів, що характеризують сфери оцінки якості логістичної системи країни.

Перша частина опитування (питання 10-15) наповнює інформацією міжнародний LPI. Кожний респондент опитування оцінює вісім закордонних ринків по шести основних компонентах ефективності логістики. Обираються вісім країн, засновуючись на найголовніших ринках експорту та імпорту країни, де знаходиться респондент, за принципом випадкового відбору, а для країн, що не мають виходу до моря, зважають також на сусідні країни, які формують частину сухопутного мосту, який сполучає їх з міжнародними ринками.

Респонденти беруть участь в опитуванні в режимі онлайн. Нова веб-підсистема була спроектована, щоб під час обрахунку LPI 2012 року було вирішено проблеми в попередніх підсистемах (Iarossi 2006). Підсистема 2012 року також включає нещодавно розроблений підхід Випадкової рівномірної вибірки (USR), для того, щоб одержати максимально можливу кількість відповідей стосовно недостатньо представлених країн. Оскільки підсистема опитування значно залежить від спеціалізованої методології вибору країни для респондентів опитування в залежності від рівня товарообороту між країнами, підхід USR може допомогти країнам з нижчим рівнем товарообороту вийти на верхівку вибірки.

Міжнародний LPI – це сумарний індикатор ефективності логістичного сектору, який поєднує дані щодо шести основних виконавських компонентів в єдиній комплексний показник. Деякі

респонденти не надали інформацію по всіх шести компонентах, тому для заповнення відсутніх величин використовується інтерполяція. Відсутні величини по кожному питанню замінюються середнім відгуком по країні, скорегованим на середнє відхилення респондента від середнього значення по країні в решті питань, на які була надана відповідь.

Шість основних компонентів – це:

- ефективність процедур митного оформлення та управління кордонами, оцінюється від “дуже низька” (1) до “дуже висока” (5) у питанні № 10 опитування.
- якість торгової та транспортної інфраструктури, оцінюється від “дуже низька” (1) до “дуже висока” (5) у питанні № 11 опитування.
- простота організації доступних за ціною міжнародних перевезень, оцінюється від “дуже складно” (1) до “дуже легко” (5) у питанні № 12 опитування.
- компетентність та якість логістичних послуг, оцінюється від “дуже низька” (1) до “дуже висока” (5) у питанні № 13 опитування.
- можливість відстеження та контролю за проходженням вантажів, оцінюється від “дуже низька” (1) до “дуже висока” (5) у питанні № 14 опитування.
- частота, з якою витрати часу на транспортування вантажів до пункту призначення знаходяться в межах очікуваного бо попередньо визначеного графіку поставки, оцінюється від “майже ніколи” (1) до “майже завжди” (5) у питанні № 15 опитування.

LPI складається з цих шести індикаторів, використовуючи аналіз основних компонентів (PCA), стандартну статистичну техніку, що використовується для скорочення розмірності набору даних. Значення нормалізуються шляхом віднімання середнього зразка та ділення на середнє квадратичне відхилення до проведення PCA. Результат PCA – це єдиний індикатор – ІЕЛ – тобто виважена середня цих значень. Ваги обираються так, щоб максимізувати ступінь варіації початкових шести індикаторів ІЕЛ. Щоб сформувати міжнародний LPI, нормалізовані значення по кожному з шести початкових індикаторів множаться на навантаження їхнього компонента, а потім підсумовуються. Навантаження складових представляють вагу, надану кожному початковому індикатору під час формування міжнародного LPI. Так як навантаження подібні для всіх шести компонентів, міжнародний ІЕЛ близький до простої середньої цих індикаторів.

Щоб врахувати похибку вибірки, створену масивом даних опитування LPI, значення LPI представляються з приблизними довірчими інтервалами у 80 відсотків. Ці інтервали дають можливість забезпечити верхні та нижні межі для значення і рангу LPI країни. Щоб визначити, чи є зміна у значенні або різниця між двома значеннями статистично значимими, довірчі інтервали мають бути ретельно досліджені. Щоб порахувати довірчий інтервал, стандартна похибка значень LPI по всій множині респондентів розраховується для країни. В результаті цього підходу, довірчі інтервали та діапазон мінімальних і максимальних значень для величин та рангів більші для маленьких ринків з меншою кількістю респондентів, адже ці розрахункові показники менш точні.

Максимальні та мінімальні значення використовуються, щоб вичислити верхні та нижні межі рангів країни. Верхня межа – це ранг країни по LPI, який країна отримає, якщо значення її показника LPI знаходиться радше на верхній межі довірчого інтервалу, аніж в центрі. Нижня межа – це ранг країни по LPI, який країна отримає, якщо значення її показника LPI знаходиться радше на нижчій межі довірчого інтервалу, аніж в центрі. У обох випадках, значення решти країн лишаються константою (незмінними).

Не дивлячись на те, що LPI є найбільш детальним джерелом даних щодо логістики країни та рівня сприяння торгівлі, у даного показника є два важливі обмеження. По-перше, досвід міжнародних експедиторів може не представити ширше логістичне середовище у бідних країнах, які часто покладаються на традиційних операторів. Тоді як міжнародні та традиційні оператори можуть відрізнятися за своєю взаємодією з урядовими організаціями та за рівнем сервісу. По-друге, для країн, що не мають виходу до моря, та для маленьких острівних держав, LPI може відображати проблеми доступу за межі країни, що оцінюється, як, наприклад, труднощі транзиту. Таким чином, низька оцінка країни, що не має виходу до моря, може не зовсім адекватно відображати зусилля

країни щодо сприяння торгівлі, які залежать від робіт складних міжнародних транзитних систем. Країни, що не мають виходу до моря, не можуть подолати низьку ефективність транзитну виключно внутрішніми реформами.

У 2012 р. за LPI (Logistics Performance Index) Україна зайняла 66 місце, набравши 2,85 бала. Про це йдеться в звіті Світового банку “Розбудовувати зв’язки, щоб конкурувати”. Порівняно з 2010 р. Україна піднялася відразу на 36 позицій, ставши лідером в СНД. З пострадянських країн Україну обійшли тільки Литва (58 місце) та Естонія (65 місце), Латвія зайняла в рейтингу 76 місце.

До 2013 року Україна має намір значно покращити свої логістичні позиції і за LPI Всесвітнього Банку увійти до переліку 50 кращих країн. Про це заявив віце-прем’єр-міністр України – міністр інфраструктури Борис Колесніков під час конференції “Україна – погляд зсередини 2011: на шляху до успіху?”, організованої Фондом ефективного управління в партнерстві з британським виданням *The Economist* у Лондоні [1]. Крім того, Борис Колесніков повідомив, що держава планує створити привабливі умови для інвесторів для розвитку українських портів, та нагадав, що практично завершено роботу по реконструкції основних аеропортів країни.

1. *Connecting to Compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators / [Arvis J. F., Mustra M. A., Turku L. O. et al.]. – USA : Washington, the IBRD, the World Bank, 2012. – 58 p. 2. <http://zik.ua/ua/news/2011/12/07/323126>*

САВІЦЬКА О.П., САВІЦЬКА Н.В.  
Національний університет “Львівська політехніка”

## **АГРОТУРИЗМ ЯК ДОДАТКОВА ФОРМА АГРОБІЗНЕСУ**

© О.П. Савіцька, Н.В. Савіцька, 2012

За останні роки ринок туристичних послуг стрімко розвивається. Агротуризм як вид туристичної діяльності з кожним днем все більше утверджується як на національних, так і на міжнародних ринках послуг. Розвиток агротуристичної діяльності може стати однією з альтернативних форм розвитку відсталих сільських регіонів України. Проблема занепаду села, зниження умов життя його мешканців, негативна демографічна ситуація, а також такий важливий аспект, що впливає на культурне самовизначення українського народу – традиції, звичаї, обряди, що беруть своє коріння саме з сільських районів і знаходяться у загрозовій ситуації – всі ці питання потребують реального вирішення.

Сільський туризм почав активно розвиватись ще з половини ХХ ст. в постіндустріальних країнах світу. За даними Всесвітньої туристичної організації, з початку ХХІ ст. цей вид туризму набуває великої популярності і складає 10-15% доходів від загальної суми доходів міжнародного туризму. В Україні сільська місцевість в основному асоціюється з виготовленням сільськогосподарської продукції, тоді як у розвинутих країнах світу одним із пріоритетних напрямів соціально-економічного розвитку сільської місцевості є сільський туризм. В умовах занепаду українського села розвиток сільського туризму заслуговує на увагу, оскільки він є джерелом отримання додаткових доходів поряд із сільськогосподарською діяльністю [2].

Сільський туризм – відпочинковий вид туризму, який зосереджений на сільських територіях, є засобом доходу і створення робочих місць та диверсифікації місцевої економіки [1]. Його часто ототожнюють з агротуризмом, але сільський туризм – ширше поняття, яке охоплює розвиток туристичних шляхів, місць для відпочинку та пікніків, народних музеїв, а також центрів з обслуговування туристів з провідниками і екскурсводами. Агротуризм – відпочинковий вид туризму, який зосереджений у межах ферми, охоплює проживання та інші послуги для відвідувачів. Цей вид туризму особливо поширений та розвинутий у країнах з фермерською організацією агробізнесу. Сільський зелений туризм можна розглядати як специфічну форму відпочинку в