

**Mukhina N.A.**

PhD (Physico - Mathematical Sciences), Associate Professor

**Pochechun O.I.**

PhD (Economics)

*Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V. Lazaryan*

**METHODOLOGY OF MAKING MANAGERIAL DECISION IN RELATION  
TO OPTIMIZATION OF THE ECONOMIC SECURITY SYSTEM OF  
TRANSPORT CONSTITUENT IN COMPLEX TOURIST PRODUCT**

**Мухина Н.А.**

к.ф.-м.н., доцент

**Почечун Е.И.**

к.э.н.

## МЕТОДИКА ФОРМИРОВАНИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО РЕШЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ОПТИМИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ КОМПЛЕКСНОГО ТУРИСТИЧЕСКОГО ПРОДУКТА

*The article says about the methodology of making managerial decision in relation to optimization of the economic security system of transport constituent in complex tourist product. Shown the matrix of the managerial decision for the simultaneous choosing the economic strength of tourist enterprise and a variant of a kind of transportation on the set route.*

**Keywords:** Economic security, transport constituent in complex tourist product

*В статье рассмотрена методика формирования управленческого решения относительно оптимизации системы экономической безопасности транспортной составляющей комплексного туристического продукта. Приведена матрица управленческих решений для одновременного выбора уровня экономической безопасности туристического предприятия и варианта транспортного обеспечения на заданном маршруте.*

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, транспортная составляющая комплексного туристического продукта.

Предоставление большинства туристических услуг невозможно без соответствующих услуг перевозки, ведь по определению сама туристическая деятельность подразумевает осуществление путешествия. Поэтому, систему экономической безопасности транспортной составляющей комплексного туристического продукта (далее СЭБТС) будем рассматривать как совокупностью двух подсистем: подсистемы обеспечения экономической безопасности туристического предприятия как комплекса организационно-управленческих, технологических, технических и маркетинговых мероприятий относительно предоставления туристических услуг, защиты корпоративных интересов и создания безопасных условий при формировании туристического продукта; подсистемы обеспечения качества транспортного обеспечения туристических услуг как совокупности критериев эффективности перевозки, методов и инструментов формирования и обеспечения предоставления транспортных услуг по перевозке туристов определенным видом транспорта [1].

Таким образом, формирование такой системы сводиться к определению уровня экономической безопасности туристического предприятия и определении конкурентных преимуществ транспортного обслуживания (его надежности) в туре, что аналитически можно выразить с помощью двух интегральных показателей данных подсистем -  $F_1$  и  $F_2$  соответственно[2]. Тогда саму методику формирования системы экономической безопасности транспортной составляющей комплексного туристического продукта и осуществления управленческих решений при выборе транспорта на определенном маршруте (туре), можно представить следующим образом:

1. Формирование множества показателей конкурентоспособности транспортных услуг в туристическом продукте и показателей экономической безопасности туристического предприятия;
2. Анализ исходной информации и построение матрицы эксперимента;
3. Оценка уровня экономической безопасности туристического предприятия ( $F_1$ ) и уровня конкурентоспособности транспортной услуги в туристическом продукте ( $F_2$ );
4. Определение и оценка возможных вариантов управленческих решений касательно формирования СЭБТС;
5. Выбор управленческих решений касательно оптимизации СЭБТС.

Определение уровня экономической безопасности туристических предприятий целесообразно осуществлять на основе оценки таких факторов, как его деловая активность, рентабельность продаж, платежеспособность, запас финансовой прочности и финансовой независимости [1]. Данные факторы главным образом влияют на изменение уровня экономической безопасности туристического предприятия в силу его специфики

функционирования, как такового, что относится к сфере нематериального производства.

Параметрическую идентификацию математической модели интегрального показателя  $F_1$  необходимо воссоздавать с помощью метода наименьших квадратов с учетом степени их значимости [3]. Уровень экономической безопасности на туристических фирмах ( $F_1$ ) будет равен суммарному произведению внутренних факторов на коэффициенты веса каждого из них. Влияние каждого из внутренних факторов на уровень экономической безопасности туристической фирмы не может быть одинаковым для всех. С помощью ранжирования и экспертных оценок задается уровень влияния факторов [1].

Для оценки эффективности транспортного обслуживания в туристическом продукте построен общий показатель конкурентоспособности транспортных услуг с помощью матричного метода в сочетании с методом баллов. Применение этого метода дает возможность не только определить основных конкурентов-видов транспорта и их место на рынке, которое оценивается по критерию максимума набранных баллов, но и количественно оценить отставание от наиболее конкурентоспособного транспорта при качественной оценке транспортной услуги в туристическом продукте.

При каждом конкретном варианте транспортного обеспечения на определенном маршруте туристическая фирма будет иметь некоторые варианты интегральных показателей  $F_1$  и  $F_2$ . Рациональные наборы-варианты транспортного обеспечения в туристическом продукте будем определять за отношением Парето. Пример такого расчета представлен в табл. 1.

Таблица 1

**Варианты управленческих решений относительно формирования СЭБТС\***

Маршрут	Туристическое предприятие	Показатель	Значение показателей за видами транспорта				
			Нетрадиционный транспорт	Морской и речной транспорт	Авиа-транспорт	Железнодорожный транспорт	Авто-транспорт
Маршрут №1	#1	$F_1$	0,504	0,00	<b>0,601</b>	<b>0,658</b>	<b>0,609</b>
		$F_2$	22,687	0,00	<b>24,709</b>	<b>23,050</b>	<b>31,078</b>
	#2	$F_1$	0,518	0,00	0,567	0,514	<b>0,571</b>
		$F_2$	22,645	0,00	24,804	23,004	<b>31,004</b>
	#3	$F_1$	<b>0,584</b>	0,00	<b>0,558</b>	0,542	<b>0,514</b>
		$F_2$	<b>22,695</b>	0,00	<b>24,809</b>	23,007	<b>31,018</b>
	#4	$F_1$	0,517	0,00	<b>0,587</b>	0,547	<b>0,523</b>
		$F_2$	22,681	0,00	<b>24,909</b>	23,025	<b>31,081</b>

\* - пример расчета для одного маршрута из множества

Из табл. 1 видно, что на маршруте №1 туристическое предприятие #1 имеет значительные конкурентные преимущества среди остальных, предлагая сразу три варианта транспортного обеспечения тура (авиа-, авто- и железнодорожным транспортом) с высокими показателями эффективности системы экономической безопасности транспортной составляющей комплексного туристического продукта (табл. 2). Имея три несравнимых за Парето варианта «качество-безопасность», данное туристическое предприятие имеет более широкие возможности для создания качественного комплексного туристического продукта в условиях экономической неопределенности, что и можно увидеть далее из матрицы управленческих решений (табл. 2).

Квадрат 1, 2 - СЭБТС является малоэффективной. Можно формировать ее таким образом, но необходимо искать пути повышения ее эффективности. При этом в квадрате 1 необходимо произвести поиск альтернативных вариантов ТО.

При отсутствии других вариантов, можно принять данное ТО. В квадрате 2 необходим поиск альтернативных вариантов ТО с более высоким уровнем качества. Можно принять данный вариант ТО, ЭБТП требует повышения ее уровня, а следовательно изменения финансовой стратегии и тактики.

Таблица 2

**Матрица управленческих решения относительно оптимизации СЭБТС**

Диапазон уровня ЭБТП	$\geq 1,1$ высокий уровень ЭБТП	1,1 – 0,6 нормальный уровень ЭБТП	0,6 – 0,4 средний уровень ЭБТП	0,4 – 0,3 низкий уровень ЭБТП	0,3 – 0,2 критический уровень ЭБТП	0,2 – 0,0 катастрофический уровень ЭБТП
Диапазон качества ТС						
0,1 – 10,0 низкий	<i>Квадрат 1</i>		<i>Квадрат 2</i>		<i>Квадрат 3</i>	
10,0 – 22,0 средний	<i>Квадрат 5</i>			<i>Квадрат 7</i>		<i>Квадрат 4</i>
22,0 – 30,0 нормальный	<i>Квадрат 6</i>			<i>Квадрат 8</i>		
>30,0 высокий						

*\*\*СЭБТС - система экономической безопасности транспортной составляющей комплексного туристического продукта; ТС – транспортная составляющая тура; ЭБТП - экономическая безопасность туристического предприятия; ТО - транспортное обеспечение тура; ТП - туристическое предприятие.*

Квадрат 3, 4 - СЭБТС является неэффективной, данный вариант не допустимый для принятия. При этом в квадрате 3 необходимая разработка мероприятий относительно финансового оздоровления ТП. А в квадрате 4 следует искать иные пути повышения финансовой стойкости ТП.

Квадрат 5, 6 - СЭБТС является высокоэффективной. В квадрат 5 целесообразнее проводить поиск направлений повышения качества ТО, и мониторинг и разработку мероприятий относительно поддержания показателей в данном диапазоне. В квадрате 6 кроме мониторинга и разработки мероприятий относительно поддержания показателей на этом уровне, следует разрабатывать мероприятия относительно активного роста ТП с возможностью расширения на рынке туристических услуг.

Квадрат 7, 8 - СЭБТС является эффективной, но рекомендуется искать пути повышения ее эффективности. Данный вариант СЭБТС является приемлемым лишь в данный промежуток времени. В квадрате 7 необходимая разработка мероприятий относительно повышения финансовой устойчивости ТП и повышение качества ТО. А в квадрате 9 необходимо определение путей повышения финансовой стойкости ТП в будущем с сохранением качества ТО в диапазоне.

Таким образом, предложенную методику можно использовать для анализа и прогнозирования и формирования экономической безопасности туристических предприятий через варьирование возможных на определенном маршруте видов транспортного обеспечения в туристическом продукте.

**Литература:**

1. Почечун О. І. Формування системи економічної безпеки транспортних підприємств в туризмі: монографія / В. О. Ткач, О. І. Почечун // Дніпропетровськ: Акцент ПП, 2013. – 200 с.
2. Почечун О. І. Формування раціональної системи економічної безпеки підприємства транспортного обслуговування / О. І. Почечун, Н. А. Мухіна // Економіка і управління: теорія і практика: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (12-13 вересня 2013 р.) – Дніпропетровськ : «Герда», 2013. – С. 194-197.
3. Мухіна Н. А. Структурне моделювання системи економічної безпеки підприємств транспортного обслуговування споживачів туристичних послуг / О. І. Почечун, Н. А. Мухіна, О. С. Камушков // Європейський вектор економічного розвитку. Збірник наукових праць. – 2013. – Вип. 2(15). – С. 178-187.