

**Список використаних джерел:**

1. Херсонська обласна комплексна програма розвитку харчової та переробної промисловості на період до 2015 р. [Електронний ресурс] - <http://www.oblrada.ks.ua/media/public/File/dod217-1.pdf>
2. Офіційний сайт Херсонської обласної державної адміністрації [Електронний ресурс] – <http://ip-94.ks.infocom.ua/ua/investment/agropromyshlennyj-komple...>
3. Головне управління статистики Херсонської області [Електронний ресурс] – [ks.ukrstat.gov.ua](http://ks.ukrstat.gov.ua)
4. Статистичний щорічник України за 2012 рік [Електронний ресурс] – [ukrstat.org>uk/druk/catalog/kat\\_u/publl.htm](http://ukrstat.org>uk/druk/catalog/kat_u/publl.htm)

УДК: 339.92

Гринь Я.О.

# МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПІДПРИЄМСТВ МАГІСТР

**Вступ.** В умовах інтенсивного розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень, актуальним є питання визначення ефективності транспортного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності підприємств. Сучасний підхід до оцінки економічної ефективності міжнародних перевезень ґрунтується на концепції загальних витрат перевезень. Згідно цієї концепції такі витрати включають всі витрати, необхідні для забезпечення потреб перевезення, а витрати на транспортне обслуговування є витратами, пов'язаними з наданням споживачеві комплексу послуг, супутніх продажів. При цьому транспортний сервіс орієнтований, перш за все, на забезпечення балансу між якістю обслуговування споживачів і супутніми витратами. А саме якість обслуговування - є ключем до комерційного успіху.

**Огляд останніх досліджень.** Вагомий внесок у дослідження методичних підходів щодо оцінки ефективності міжнародних транспортних перевезень підприємств розроблено у працях таких вчених Є. А. Бузовського, В. Г. Василенко, М. Г. Вергун, В. А. Гоберман, Л. Ф. Кормакова, В. І. Котелянець, А. В. Петрик, О. І. Пилипенко, М. І. Пугачова, В. А. Свободіна та інші. Вчені звертають увагу на те, що раціональне використання транспорту є однією із головних умов підвищення ефективності міжнародних транспортних перевезень підприємств. Це і зумовило вибір теми дослідження.

**Метою роботи** є дослідження методичних підходів щодо оцінки ефективності міжнародних транспортних перевезень підприємств.

**Основний матеріал дослідження.** Вчені С. І. Кованов і В. А. Свободін [1] дослідили різноманітні підходи до формування системи загальних показників оцінки міжнародного транспортного обслуговування. Найважливішими критеріями оцінки ефективності використання рухомого складу вони визнають мінімальні затрати на виконання транспортних робіт, своєчасність та якість їх виконання, збереження продукції та матеріалів, які перевозяться, а також скорочення їх втрат під час транспортування. Вчений А. В. Петрик [2] розглядає транспортне забезпечення як систему та аналізує ефективність роботи даної системи, а критерієм ефективності вважає забезпечення встановленого рівня надійності транспортного обслуговування, яке полягає у перевезенні певного обсягу продукції за визначений термін.

Також ми розглянули дослідження Г.Г. Косачева [3], який під критерієм економічної ефективності рухомого складу вважає максимальну продуктивність праці або мінімальні затрати на одиницю наданої послуги.

До спеціальних показників, що характеризують рівень організації транспортного обслуговування відносять: [6]

1) Коефіцієнт технічної готовності рухомого складу автотранспорту, який характеризує частку технічно справних автомобілів у загальному парку автомобілів, що знаходяться на підприємстві.

2) Коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію характеризує ступінь ефективного використання рухомого складу.

3) Коефіцієнт використання вантажопідйомності характеризує кількість вантажу, що припадає в середньому на одиницю вантажопідйомності транспортного засобу. Розрізняють статичний та динамічний коефіцієнти вантажопідйомності.

4) Статичний коефіцієнт використання вантажопідйомності визначається за кількістю перевезених вантажів, а динамічний - за кількістю виконаної роботи.

5) Коефіцієнт нерівномірності перевезень характеризує повноту використання транспортних засобів.

6) Коефіцієнт використання пробігу характеризує ефективність використання рухомого складу при перевезенні вантажів.

7) Коефіцієнт централізації транспортного обслуговування характеризує рівень використання централізованих транспортних засобів для транспортного обслуговування підприємства.

Для оцінки ефективності використання транспортних засобів в міжнародних перевезеннях можна використати і загальноприйняті показники: продуктивність праці та собівартість перевезень та величину транспортних витрат, що приходить на одиницю виконуваних робіт.

Аналіз названих показників дає можливість виявити резерви та накреслити напрямки можливого підвищення рівня організації та ефективності транспортного обслуговування підприємства.

В економічно розвинених країнах сформувалася система показників, що оцінюють ефективність і результативність міжнародних перевезень. До них відносяться:

- економія загальних транспортних витрат;
- підвищення якості сервісу міжнародних перевезень;
- скорочення тривалості циклу перевезення;
- підвищення продуктивності праці в системі міжнародних перевезень.

На сучасному етапі розвитку ринку транспортних послуг склалась ситуація, коли ефективність діяльності підприємства перш за все визначається ефективністю використання транспортного засобу, від якого залежить продуктивність праці, собівартість перевезень, величина прибутку та рівень рентабельності роботи транспортно-експедиційного підприємства. Єдиного універсального критерію ефективності не існує.

Отже, поняття ефективності використання вантажного транспортного засобу означає можливість здійснювати перевезення з найменшими матеріальними й трудовими витратами. Таким чином, ефективність транспортного засобу визначається, з одного боку, досконалістю його конструкції і її відповідністю умовам експлуатації (транспортним, дорожнім, кліматичним), а з іншого - організацією перевезень (тривалість добового часу в наряді, раціональна маршрутизація перевезень, організація і маршрутизація навантажувально-розвантажувальних робіт, тривалість простоїв при оформленні прийому і здачі вантажу, раціональна організація зберігання, технічного обслуговування та ремонту і т.д.). Для оцінки ефективності автомобільних перевезень пропонується основний узагальнюючий вимірник - собівартість перевезень та приведені витрати.

З розвитком міжнародних перевезень, а саме із зростанням вимог як з боку споживачів транспортної продукції, так і з боку нормативного регулювання транспортних

процесів, виділяється окрема група показників ефективності організації міжнародних вантажних перевезень. До них відносяться: коефіцієнт використання часу обігу та коефіцієнт використання часу водія. Актуальним є те, що наведені показники базуються на факторі часу, який має значний вплив саме при міжнародних перевезеннях.

Слід зауважити, що при оцінці ефективності міжнародних вантажних перевезень за допомогою економічних показників не в повній мірі відображаються витрати на здійснення конкретного окремого перевезення [4].

$$C = C_{\text{тек}} + C_{\text{гр}} + C_{\text{экол}} + C_{\text{инв}} + C_{\text{пр}} \quad (1)$$

де  $C$  - витрати на здійснення конкретного перевезення, грн;

$C_{\text{тек}}$  - поточні витрати за період здійснення конкретного міжнародних вантажних перевезень, грн.;

$C_{\text{гр}}$  - витрати, пов'язані з характеристиками конкретного вантажу, грн.;

$C_{\text{экол}}$  - розмір платежів за викиди в атмосферу шкідливих речовин пересувними джерелами забруднення, грн.;

$C_{\text{инв}}$  - виплати за інвестиційними проектами, грн.;

$C_{\text{пр}}$  - загальногосподарські витрати підприємства, грн.

Вважаємо, що оцінка ефективності міжнародних вантажних перевезень в більшості випадків суб'єктивна і залежить від того, в чийх інтересах і з точки зору якого учасника перевезення вона здійснюється. З точки зору транспортно-експедиторського підприємства, чим вище рівень доходів, тим ефективніше організовано транспортне обслуговування клієнта. Доходи транспортного підприємства - це витрати вантажовідправника, тому з точки зору власника вантажу ефективність перевезень тим вище, чим дешевше вони здійснюються. Для споживача ефективність перевезень визначається доступністю тарифу, забезпеченням збереження товару при транспортуванні та надійністю обслуговування. Для виконавця транспортних послуг з доставки товару ефективність перевезень тим вища, чим нижча їх собівартість, вищий рівень оплати за послуги, що надаються, і менше можливих санкцій за невиконання своїх обов'язків.

Важливим критерієм, що дозволяє оцінити систему сервісу, як з позиції постачальника, так і з позиції одержувача послуг, є рівень перевізного обслуговування.

Рівень обслуговування можна оцінювати також зіставляючи час на виконання послуг з перевезення вантажів, які надаються фактично в процесі постачання, з часом, який необхідно було б затратити для надання всього комплексу можливих послуг у процесі того ж постачання.

Починаючи від 70% і вище, витрати сервісу зростають залежно від рівня обслуговування, а при рівні обслуговування 90% і вище сервіс стає не вигідним. Фахівці підрахували, що при підвищенні рівня обслуговування від 95 до 97% економічний ефект підвищується на 2%, а витрати зростають на 14% [4].

Таким чином, зростання конкурентоспроможності компанії, зумовлює зростанням рівня обслуговування, супроводжується, з одного боку, зниженням витрат на ринку, а з іншого - підвищенням витрат на сервіс. Завдання фірм, що здійснює логістичне обслуговування полягає в пошуку оптимальної величини рівня обслуговування.

Для визначення оптимального рівня обслуговування здійснюється своєрідне балансування витрат, доходів і прибутку, реалізується принцип компромісного рішення, при якому фірми прикладають зусилля, щоб досягти найкращого співвідношення між цінами і рівнем обслуговування, між витратами і доходами. По суті, ця процедура зводиться до того, що зіставляються витрати, пов'язані із збільшенням рівня обслуговування, з втратами доходів на ринку продажі, які ростуть при зменшенні числа послуг. У результаті балансування знаходиться деякий оптимум рівня обслуговування. Клієнт несе втрати залежно від рівня обслуговування.

Внаслідок труднощів пошуку і практичної реалізації оптимального рівня обслуговування посередницькі фірми і їх клієнтура орієнтуються на «достатньо хороші рішення» - на задовільний баланс витрат і доходів. Часто при визначенні масштабів

послуг на вимогу споживачів виходять з обмежених бюджетних можливостей споживача і деякого граничного рівня сервісу.

Для оцінки рівня обслуговування міжнародних перевезень вибираються найбільш значущі види послуг, тобто послуги, надання яких пов'язане із значними витратами, а ненадання з істотними втратами на ринку.

**Висновки.** Отже, ключовим чинником забезпечення ефективності транспортного обслуговування міжнародних перевезень є наявність точної і об'єктивної оцінки його результатів. Аналіз показників оцінки ефективності міжнародних транспортних перевезень дозволив відмітити як позитивні сторони, наприклад, урахування фактору часу, так і негативні - неврахування технології конкретного перевезення на витрати щодо його здійснення. Запропонований критерій оцінки ефективності міжнародних вантажних перевезень дозволяє оцінити витрати споживача транспортних послуг на конкретне перевезення, враховуючи технологію його здійснення. Критерієм, що дозволяє оцінити систему сервісу, як з позиції постачальника, так і з позиції одержувача послуг, є рівень транспортного обслуговування. Важливо, що ефективність діяльності експедиторського підприємства перш за все визначається ефективністю використання вантажного транспортного засобу, тобто можливість здійснювати перевезення з найменшими матеріальними й трудовими витратами. Однак, транспортні витрати і сервіс, як правило перебувають у прямо пропорційній залежності. Якісний сервіс завжди є досить дорогим, і зростання витрат, зазвичай, тільки поліпшує його.

#### Анотація

В статті досліджено методику підходів к оцeнкe eффеkтивнoстe мeждунaрoднoх тpaнспoртнoх пeрeвoзoк пpeдпpияттeй. Oпpeдeлeнo, чтo eффеkтивнoe иcпoльзoвaниe гpyзoвoгo тpaнспoртнoгo cpeдcтвa oзнaчaeт вoзмoжнocть ocyщecтвлять пeрeвoзкe c нaимeньшими мaтepиaльними и тpyдoвыми зaтpaтaми.

#### Summary

In the article the method approaches to evaluating the effectiveness of international transportation enterprises. It was found that the effective use of transport mode means you can carry traffic with the least material and labor costs.

#### Список використаних джерел:

1. Кованов С. И. Экономические показатели деятельности сельскохозяйственных предприятий: справочник. – [2-е изд., перераб. и доп.] / С. И. Кованов, В. А. Свободин. – М. : Агропромиздат, 1991. – 304 с.
2. Петрик А. В. Формування транспортних систем в агропромисловому виробництві / А. В. Петрик ; Нац. транспорт. ун-т. – К. : Політехніка, 2004. – 316 с.
3. Косачев Г. Г. Экономическая оценка сельскохозяйственной техники / Г. Г. Косачев. – М. : Колос, 1978. – 240 с.
4. Бурковський І. Д. Організаційно-економічне обґрунтування системного оновлення та ефективного використання транспортних засобів у сільському господарстві / І. Д. Бурковський, І. В. Кушнір, І. І. Червен, О. В. Шебаніна. – Миколаїв : МДАУ, 2006. – 165 с.
5. Перебийніс В. І. Транспортний фактор забезпечення конкурентоспроможності продукції: монографія / В. І. Перебийніс, О. М. Помаз. – Полтава : РВВ ПУЕТ, 2011. – 187 с.
6. Аничин Л. М. Розподіл матеріальних ресурсів як факторів підвищення ефективності їх використання / Л. М. Аничин, М. Г. Дрошенко, М. Т. Лебідь, В. П. Філатов // Вісник ХДАУ. – 2001. – № 5. – С. 122–130.