

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАНЬ

О.М. Загурський, д-р. економ. наук, доц.,

Національний університет біоресурсів і природокористування України, м. Київ, Україна

С. М. Загурська, канд. філос. наук,

КНЗ КОР "Київський обласний інститут післядипломної освіти педагогічних кадрів", м. Біла Церква, Україна

Сучасному типу економіки як ніякому з попередніх характерний високий ступінь динамічності, пов'язаний з різноманітними змінами, кризами, витратами і втратами. За такого стану одним з інструментів, що дозволяє досягти конкурентних переваг, є інтеграція взаємодії підприємницьких структур, пов'язаних між собою матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в єдину інтегровану систему управління – ланцюг постачання (Supply Chain Management). Це в свою чергу вимагає формування нових інноваційних підходів до формування системи оцінки ефективності його функціонування, що базується не на емпіричних даних, а на кількісних розрахунках.

Новим напрямом у розвитку методів оцінки ефективності ланцюгів постачання є SCOR-модель. Оцінка функціонування ланцюгів постачання в SCOR-моделі здійснюється в два етапи (табл. 1).

Таблиця 1 – Структура показників ефективності функціонування ланцюгів постачання

	Група параметрів функціонування ланцюга		Перший рівень метрик	
Зовнішні	Індикатор	Найменування	Індикатор	Найменування
	RI	Надійність	RI 1.1	Досконале замовлення
	RS	Швидкість відгуку	RS 1.1	Тривалість виконання замовлення
	AG	Маневреність (динамічність)	AG 1.1	Рівень гнучкості ланцюга постачань (up)
			AG 1.2	Рівень адаптивності (up) вверх по ланцюгу постачань
AG 1.3			Рівень адаптивності (down) вниз по ланцюгу постачань	
AG 1.4			Загальна вартісна міра ризику	
Внутрішні	CO	Витрати	CO 1.1 CO 1.2	Витрати на управління постачаннями Собівартість реалізованих товарів
	AM	Активи (майно)	AM 1.1 AM 1.2	Оборотність активів Рентабельність необоротних активів
			AM 1.3	Рентабельність оборотних активів (робочого капіталу)

Перший етап включає узагальнені групи показників, такі як надійність, швидкість відгуку, маневреність (динамічність), витрати і управління активами. Другий етап оцінки передбачає наявність системи метрик трьох рівнів (групи вимірюваних показників). Перший рівень метрик містить ключові показники КПЕ, що відображають найбільш загальні дані для стратегічного планування. Другий рівень метрик деталізує метрики першого рівня та допомагає зрозуміти причину відхилення від запланованого результату. На третьому рівні метрики являють собою групи конкретних показників, наприклад "витрати на авторизацію оплати постачальнику", для метрики другого рівня "витрати на постачання".

Щодо процесів транспортування в ланцюгах постачань то до групи ключових показників ефективності, які використовуються на всіх видах транспорту як правило відносять:

1. Час (наприклад, навантаження-розвантаження).
2. Продуктивність (зокрема, транспортна робота).
3. Собівартість перевезення.
4. Якість сервісу.
5. Рентабельність.

Виділена група показників має ряд ознак, що дозволяють говорити про її значущість:

- укрупнені показники, можуть бути деталізовані і мають інтегрований характер;
- показники універсальні для всіх видів транспорту, тобто можуть бути використані для оцінки мультимодальних перевезень (у даному дослідженні будемо дотримуватися визначення, прийнятого правилами UNCTAD, згідно яких мультимодальна перевезення – це спосіб транспортування, за якого перевізник організовує процес доставки і приймає відповідальність за перевезення з видачею необхідних документів про мультимодальні перевезення);
- показники перспективні з точки зору можливості подальшого їх включення в ЗСП і вивченні в контексті стратегічних цілей підприємства.

Проте незважаючи на значні напрацювання з оцінки ефективності в ланцюгах поставок, дане питання активно досліджується, і пропонуються все нові підходи, зокрема ведуться дослідження колегами за кордоном. Так, в роботі [1] зазначено, що на сучасному етапі оцінка логістичної діяльності проводиться на двох рівнях – макрорівні (в межах країни, або об'єднання країн, що має на увазі порівняння результатів між станами або в межах однієї країни, але в різні періоди часу) і мікрорівні (корпоративному рівні).

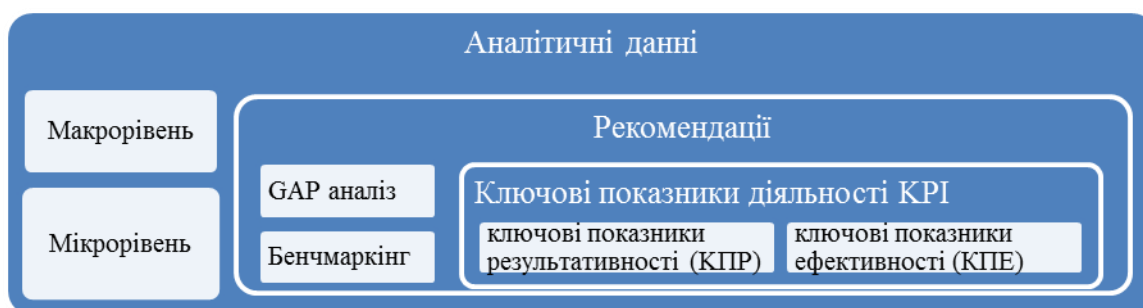


Рисунок 1 – Алгоритм проведення оцінки ефективності транспортної діяльності

На рисунку 1 представлений алгоритм проведення оцінки ефективності транспортної діяльності, що включає на першому етапі формування бази даних, потім визначення укрупнених показників – ключових показників діяльності КРІ, після чого з урахуванням рівня проведеного аналізу (мікро або макро) формується комплекс з ключових показників результативності (КПР) та ключових показників ефективності (КПЕ). Оцінка також може бути проведена і просто на базі порівняння з кращою практикою аналогічного підприємства. На завершальному етапі пропонується використовувати метод стратегічного аналізу, з допомогою якого здійснюється пошук кроків для досягнення заданої мети – ГАР аналіз і розробку рекомендацій.

Список літератури

1. Fact-finding studies in support of the development of an EU strategy for freight transport logistics Lot 1: Analysis of the EU logistics sector, final report, 2015. – 190 p.
2. Zagurskiy O., Titova L. "[Problems and Prospects of Blockchain Technology Usage in Supply Chains](#)" Journal of Automation and Information Sciences, 2019. Volume 11. 63-74.