

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 338.656.1:633.1

*Стельмащук А.М.,
д.е.н., професор, зав. кафедри обліку і аудиту,
Хмельницький економічний університет*

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

Постановка проблеми. Для забезпечення ефективного функціонування і розвитку сільських територій важливе значення має збалансованість всіх його обслуговуючих систем. Особливо важливе значення має завершеність його транспортно-логістичної системи, яка виконує інтегруючу роль опікуна транспортними і транспортно-технологічними операціями, що забезпечують постачання ресурсів (заготівельну логістику), виробництво (внутрішньовиробничу логістику) та збут продукції (розподільчу логістику).

Транспорт господарюючих суб'єктів сільських територій є складовою їх виробничо-комерційної діяльності, невід'ємним, інтегратором усі процесів (від постачання ресурсів до реалізації продукції) підприємств. Поступове входження в ринок, яке супроводжується розвитком кооперативно-інтеграційних відносин між суб'єктами господарювання на певній сільській території, вимагає відповідних реформ в транспортному обслуговуванні, оскільки проблему зростаючого руху матеріальних та інших видів потоків вирішити без транспортування не можливо. В цьому відношенні важливо використати передовий зарубіжний досвід.

Останні кілька десятиліть минулого століття в розвинених країнах пройшли під знаком логістизації постачальницько-виробничо-збутової діяльності підприємств. Напрацьований зарубіжний досвід підтвердив високий рівень ефективності функціонування аграрних підприємств в умовах обґрунтованого управління транспортно-логістичними системами на визначеній території, в межах якої набуває довершеності транспортне забезпечення виробничо-комерційної діяльності сільськогосподарських підприємств.

Таким чином, об'єктивна необхідність трансформації вітчизняної сільської економіки на концептуальних засадах транспортної логістики з метою мінімізації логістичних витрат у ланцюгові «постачання – виробництво – збут» вимагає формування транспортно-логістичного потенціалу сільської території, її структури, функцій та принципів діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання формування та ефективності функціонування потенціалу транспортної логістики досліджуються такими вченими, як Б. Анікін, Д. Бауерсокс, А. Гаджинський, О. Глогусь, Є. Голіков, А. Кальченко, Д. Клос, Є. Крикавський, Е. Мате, Л. Міротін, Ю. Неруш, В. Ніколайчук, М. Окландер, Перебийніс В.І., Ю. Пономарьова, О. Семененко, В. Сергеев, І. Смирнов, В. Стаханов, И. Ташбаєв, Д. Тісьє, В. Українцев, Н. Чухрай та ін. Аналіз результатів їх досліджень засвідчує про доцільність продовження вивчення поставленої проблеми, зокрема питань оцінки ефективності транспортно-логістичного потенціалу сільських територій. Необхідність підвищення рівня ефективності підприємств зумовлює потребу завершення формування та удосконалення управління транспортно-логістичними системами, в межах яких набуває довершеності транспортне забезпечення виробничо-комерційної діяльності підприємств, що вимагає відповідного наукового забезпечення.

Постановка завдання. Метою статті є обґрунтування сутності транспортно-логістичного потенціалу сільських територій і оцінки його ефективності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Рух матеріальних ресурсів від первинного джерела до кінцевого споживача забезпечується транспортними засобами, які є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, що покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Транспорт є засобом забезпечення територіальних зв'язків, чинником, що визначає ефективність розвитку і розміщення продуктивних сил у різних регіонах країни. Транспорт у розвинених країнах все більше перетворюється в органічну складову частину складної виробничо-транспортної системи, що охоплює всю економіку, суттєво підвищуючи її ефективність [1; 12].

Функція транспорту загального користування полягає у продовженні процесу виробництва у сфері обігу. При цьому вироблений продукт встановленої номенклатури і якості повинен бути у повному обсязі та своєчасно доставлений споживачеві. Тобто транспорт – ланка, яка поєднує виробництво і споживання. Тому йому належить важлива роль у прискоренні процесу відтворення.

Транспорт є матеріальною основою додаткового виробничого процесу, що відбувається у сфері обігу, витрати якого входять у загальну вартість товару. У сфері обігу, коли готова продукція зі сфери виробництва надходить у сферу споживання, здійснюється переважна кількість перевезень (причому сировина, напівфабрикати, паливо теж вважається готовою продукцією, бо виробничий процес вже закінчено на тому виробництві, де її видобули або виробили). Такі перевезення є продовженням виробничого процесу у сфері обігу і називаються економічними, оскільки виникли внаслідок процесу економічного поділу праці. Розвиваючись під впливом виробництва, транспорт впливає на розміщення, спеціалізацію і кооперування останнього [1; 2].

Транспорт є галуззю, що надає широкий спектр послуг, який суттєво відрізняється від традиційного підходу до транспорту як продовження виробництва або надання соціальних послуг населенню. В умовах загострення конкуренції на ринках товарів і послуг окрім мінімізації витрат більшого значення набуває мінімізація часу доставки товарів споживачу. З огляду на зазначене, роль транспорту в сучасній економіці зростає.

Транспорт має інфраструктурний характер, оскільки є загальною умовою матеріального виробництва. Він здатний активно впливати на процес розширеного виробництва шляхом збільшення чи зменшення маси готової продукції, палива і сировини, що знаходяться в процесі обігу. В цьому відношенні вплив транспорту на матеріальне виробництво аналогічний впливу географічного середовища, корисних копалин, трудових та інших природних ресурсів і може розглядатися як загальна умова виробництва [1; 2].

Двоє роль транспорту полягає в тому, що, з одного боку, він належить до матеріального виробництва, оскільки здійснюючи перевезення, продовжує виробничий процес, а з іншого боку – належить до сфери послуг, оскільки надає транспортні послуги організаціям і населенню. У міжнародних економічних відносинах роль транспорту визначається ще й тим, що на відміну від окремих експортно-орієнтованих сировинних галузей економіки, які мають обмежені ресурси, транспорт здатний відновлювати свій експортний потенціал [2; 12].

Транспорт здійснює вплив на економіку країни в цілому, регіону, зокрема на розвиток сільських територій, де здійснюється виробництво сільськогосподарської продукції, її зберігання, переробка і збут.

Аналізуючи проведений огляд наукової літератури слід відмітити, що дослідники підкреслюють важливу роль транспорту в аграрній сфері, де він не тільки виконує значну частину виробничого процесу, але й є його складовою частиною. Вони стверджують, що віднесення транспортних робіт до допоміжних неправомірне. Відмічаючи виключно важливе значення транспортних засобів, дослідники звертають увагу на те, що нерідко транспорт визначає не тільки темп виконання виробничого процесу, а і його програму.

Як галузь національного господарства транспорт має свої специфічні особливості, які доцільно згрупувати наступним чином [2; 12] (табл. 1).

Таблиця 1

Специфічні особливості транспортних засобів

№ п/п	Група особливостей транспорту	Характеристика особливостей транспорту
1	техніко-технологічні особливості транспорту	включають: підвищену енергоємність транспортного процесу, залежність від природно-географічних факторів, необхідність врахування швидкості руху транспортних засобів, нестационарний характер завантаження транспорту.
2	економічні особливості транспорту	включають: виконання двох функцій (знарядь праці та предметів праці); специфічність продукції транспорту; наявність корисного ефекту транспорту у формі переміщення; одночасне створення та споживання продукції транспорту; неможливість резервування транспортної продукції; продовження процесу виробництва; створення не тільки споживчої вартості, але й вартості.
3	організаційні особливості транспорту	включають: здатність до переміщення рухомого складу й просторову розосередженість; лінійний та точковий тип розміщення; кооперування різних видів транспорту; наявність ймовірно невизначених факторів; складність планування і контролю роботи транспортних засобів.

Джерело: авторська розробка

З огляду на вище зазначене, доцільне введення в науковий обіг і практичне застосування терміну «транспортний потенціал».

Транспортний потенціал (ТП) характеризується наявною кількістю транспортних ресурсів в перерахунку на енергетичні одиниці та обсягом транспортної роботи, що може бути виконаний при нормативному використанні транспортних ресурсів підприємства за певний час [1; 2].

Фундаментальну роль в оцінці транспортного потенціалу має сукупна кількість ресурсів, що формують транспортний потенціал, та їх співвідношення в натуральній формі. Тобто поряд з кількісною оцінкою існує й завдання визначення структури транспортного потенціалу. Вирішення останньої проблеми, на наш погляд, полягає в аналізі співвідношення окремих складових елементів, виражених у певних одиницях. На практиці використовується два методи визначення структури транспортного потенціалу – вартісний та енергетичний. Вартісна оцінка передбачає грошову оцінку

складових транспортного потенціалу. Енергетична оцінка полягає у визначенні сукупних енерговитрат, уречевлених в окремих структурних компонентах. Варто зазначити, що кожен з методів має свої позитивні і негативні сторони. Так, «вузьким» місцем вартісного методу є інфляційний вплив, а енергетичного методу – рівень достовірності енергетичних еквівалентів. Тобто, обидва методи мають недоліки при оцінці людської складової транспортного потенціалу [1; 2].

Економічну оцінку складових транспортного потенціалу (а відповідно і його структури) варто здійснювати з урахуванням певних принципів [2; 12] (табл. 2).

Таблиця 2

Принципи економічної оцінки складових транспортного потенціалу

Назва принципу	Мета використання
принцип вірогідності, точності та наукової обґрунтованості структурних компонентів	забезпечує об'єктивність його економічної оцінки
принцип порівнянності структурних компонентів транспортного потенціалу	забезпечує єдину методологію економічної оцінки складових транспортного потенціалу
принцип територіальної співставності транспортного потенціалу	забезпечує врахування територіальних змін
принцип часової співставності транспортного потенціалу	забезпечує врахування часових змін
принцип співставності транспортного потенціалу за кількістю аналізованих об'єктів	забезпечує врахування змін кількості об'єктів

Джерело: авторська розробка

Оцінка структури транспортного потенціалу дає можливість з'ясувати, наскільки якісно збалансованими є складові компоненти у кількісному виразі: транспортних засобів – із забезпеченням кадрового персоналу і сервісного обслуговування. Ставиться завдання досягнення оптимальних пропорцій у структурі транспортного потенціалу підприємства, які б максимально повно забезпечували ефективність його використання.

Для визначення показника «Транспортний потенціал доцільно визначати, як обсяг транспортної роботи, що може бути виконаний при нормативному використанні транспортних ресурсів підприємства (транспортного підрозділу) за певний період згідно з наведеною формулою [1; 2; 12]:

$$ТП = \sum_{i=1}^n n_i p_i, \quad (1)$$

де n_i – кількість транспортних засобів i -ї моделі;

p_i – максимальна продуктивність транспортних засобів i -ї моделі (змінна, денна, річна і т.п.);

$i = 1, \dots, n$ – кількість моделей (марок) транспортних засобів.

Транспортний потенціал аграрного підприємства також може бути визначеним і за іншою формулою:

$$ТП = \sum_{z=1}^n T_z H_z, \quad (2)$$

де T_z – кількість транспортних засобів;

H_z – норматив транспортної роботи транспортним засобом z -ї моделі впродовж року;

$z = 1, \dots, n$ – кількість моделей транспортних засобів.

$$T_z = A + П_{na} + П_{nm}, \quad (3)$$

де A – кількість вантажних автомобілів;

$П_{na}$ – кількість автомобільних причепів;

$П_{nm}$ – кількість тракторних причепів.

$$A = \sum_{i=1}^n A_i, \quad (4)$$

де A_i – кількість вантажних автомобілів i -ї моделі;

$i = 1, \dots, n$ – кількість видів моделей вантажних автомобілів.

$$П_{na} = \sum_{j=1}^k A_{nj}, \quad (5)$$

де A_{nj} – кількість вантажних автомобілів j -ї моделі, що можуть експлуатуватися з причепами;

$j = 1, \dots, k$ – кількість моделей вантажних автомобілів, що можуть експлуатуватися з причепами.

$$\Pi_{\text{ПТ}} = \sum_{k=1}^1 T_{\kappa\kappa}, \quad (6)$$

де $T_{\kappa\kappa}$ – кількість колісних тракторів κ -ої моделі;

$k = 1, \dots, 1$ – кількість моделей колісних тракторів.

$$T_3 \sum_{i=1}^n A_i + \sum_{j=1}^k A_{n_j} + \sum_{k=1}^1 T_{\kappa\kappa}, \quad (7)$$

З огляду на наведені формули, транспортний потенціал визначається так:

$$\text{ТП} = \left(\sum_{i=1}^n A_i + \sum_{j=1}^k A_{n_j} + \sum_{k=1}^1 T_{\kappa\kappa} \right) \cdot H_z. \quad (8)$$

З метою необхідності раціоналізації використання транспортних ресурсів, будь-яке підприємство має прагнути до максимізації транспортної роботи в розрахунку на одиницю транспортного ресурсу з метою досягнення цілей підприємства (максимізації прибутку, забезпечення маркетингової ніші на ринку транспортних послуг тощо) за умов, коли зазначене не суперечить економічним та іншим вимогам, зокрема чинному законодавству.

Транспортний потенціал є основою формування транспортної логістики. Логістика як наука і практика господарської діяльності є результатом інтеграційних процесів економічного життя розвинених країн, інструментом оптимізації ресурсозабезпечення і ресурсовикористання та реалізації продукції.

Об'єктивна необхідність застосування транспортної логістики у діяльності підприємств сільських територій пов'язана, по-перше, з розвитком конкуренції між господарюючими суб'єктами і, як наслідок, доцільністю підвищення конкурентоздатності підприємств, зокрема, шляхом зменшення витрат на переміщення сировини і продукції та підвищення рівня надійності і якості постачання; по-друге, з фінансово-енергетичною кризою, яка викликала підвищення цін на нафту і, відповідно, на світлі нафтопродукти. Зростання собівартості вантажообігу зумовило пошуки шляхів зменшення витрат на переміщення матеріалів і продукції за рахунок узгодження дій усіх учасників логістичного процесу [11; 14].

В науковій літературі немає однаковості дослідників щодо визначення сутності поняття «логістика» [4-7]. Всю сукупність різних визначень вчені розподіляють за окремими напрямками. Одним із напрямків є трактування логістики як господарської діяльності з управління матеріальними та інформаційними потоками у сфері виробництва та обігу. Другий напрям розвитку логістики окрім управління рухом товарів включає питання маркетингу, зокрема, аналіз ринків ресурсів і продукції, регулювання взаємодії учасників ринку як учасників процесу руху товару.

Спільним для поданих класифікаційних визначень логістики є те, що вони, по-перше, виокремлюють сферу і структуру предмета логістичної діяльності (просторово-часову трансформацію майнових та інформаційних потоків); по-друге, передбачають інтегровану оптимізацію функцій, сфер, потоків, підсистем тощо; по-третє, забезпечують «матеріалізацію» синергетичного ефекту від прийняття інтегрованих логістичних рішень [13; 14].

В науковій літературі окремі дослідники виокремлюють управлінські, економічні та оперативно-фінансові аспекти логістики [5-7]:

- управлінський аспект логістики підтримує ряд вчених США та Національна рада США з управління матеріальним розподілом. Найближчим до управлінського аспекту є формулювання логістики німецьким професором Пфолем, який пов'язує воедино процеси планування і контролю руху матеріальних цінностей зі скороченням витрат на їх переміщення та інформаційне забезпечення;

- економічний аспект логістики підтримують французькі вчені. Логістику вони трактують як сукупність різних видів діяльності з метою одержання з найменшими витратами необхідної кількості продукції за певний час і в певному місці, де існує конкретна потреба в даній продукції [6];

- оперативно-фінансовий аспект логістики враховує час розрахунків з партнерами по бізнесу і діяльність, пов'язану з рухом та зберіганням сировини, напівфабрикатів і готових виробів у господарському обороті з моменту виплати коштів постачальнику до часу одержання коштів за доставку кінцевої продукції споживачеві [7].

Транспортна логістика відрізняється від звичайної логістики своєю специфікою. Специфіка підходів транспортної логістики, на відміну від «чисто» логістичних підходів, передбачає наявність ключових елементів [10, 13]: транспортного забезпечення постачання, виробництва і збуту як інтегруючої ланки в структурі транспортно-логістичної системи; вантажопотоку як різновиду матеріального потоку, що функціонує в межах - транспортно-логістичної системи; транспортно-логістичного менеджменту як інструменту управління транспортно-логістичною системою.

На сільських територіях відбувається рух матеріальних ресурсів від первинного джерела до кінцевого споживача, який слід розглядати як єдиний матеріальний потік, що забезпечується транспортними засобами. На цьому матеріально-продуктовому потоці базується транспортна логістика [9; 11].

Транспортну логістику сільських територій можна системно подати як об'єднання взаємопов'язаних складових: логістики постачання матеріалів і ресурсів – логістика виробництва продукції – логістика розподілу і збуту продукції. Зазначений висновок свідчить про інтегруючу роль транспортної логістики, яка опікується транспортними і транспортно-технологічними операціями, що забезпечують постачання ресурсів (заготівельну логістику), виробництво (внутрішньовиробничу логістику) та збут продукції (розподільчу логістику) [4; 10].

Управління транспортно-логістичними системами має ґрунтуватися на досконалій економічній оцінці ефективності використання транспортних засобів (транспортних ресурсів, транспортного потенціалу). Доцільно виділити три види ефективності: економічну, соціальну та функціональну (технічну) [13; 14].

Функція транспортно-логістичної системи полягає у здійсненні транспортних операцій (перевезення вантажів, пасажирів) шляхом використання транспортних засобів. Логічно стверджувати, що функціональна ефективність транспортно-логістичної системи полягає у якісному виконанні системою транспортної функції. Окремі автори пропонують функціональну ефективність транспортно-логістичної системи називати транспортною ефективністю [5; 13; 14].

Однією з основних категорій транспортної логістики є її функції. Саме через них виявляється зміст і сутність транспортної логістики, її завдання і мета, як економічної, управлінської науки. Самі ж функції визначаються особливостями предмета транспортної логістики, її місцем і роллю у системі логістики.

Функцією транспортної логістики доцільно вважати основні напрями діяльності, що характеризують сутність, зміст і призначення транспортної логістики, її завдання і мету в системі економічних та управлінських наук. Функції транспортної логістики мають наступні ознаки [5; 13; 14]:

- є основними напрямками науково-пізнавальної (як галузь науки) та навчальної (як навчальна дисципліна) діяльності;
- у них проявляються сутність і зміст транспортної логістики;
- визначають місце транспортної логістики у системі логістики;
- вказують мету і завдання транспортної логістики як економічної та управлінської науки.

Можна виділити такі функції транспортної логістики: евристичну, онтологічну, прогностичну, комунікативну, системо утворюючу (табл. 3) [3; 8; 11; 14].

Таблиця 3

Функції транспортної логістики

Назва функції	Сутнісна характеристика функції
Евристична функція транспортної логістики	полягає у тому, що наукова діяльність у сфері транспортної логістики базується на теоретичних положеннях, сукупність яких дозволяє спрямовувати цю діяльність на відкриття нових закономірностей та встановлення тенденцій, які виникають у процесі функціонування транспортно-логістичних систем.
Онтологічній функції транспортної логістики	властиве те, що вона призначена пізнавати транспортні процеси, як економічне явище у системі логістики, тобто дослідити предмет транспортної логістики, дати пояснення результатів даного дослідження.
Прогностична функція транспортної логістики	полягає у тому, що, охоплюючи певну систему знань у цій сфері та оволодіваючи певними закономірностями функціонування транспортно-логістичних систем, транспортна логістика як наука визначає тенденції і напрями розвитку транспорту у системі логістики.
Комунікативна функція транспортної логістики	дає змогу використовувати нові знання та досягнення інших галузей науки (економічних, управлінських, технічних та ін.) у сфері транспортної логістики і, навпаки, – використовувати результати розвитку транспортної логістики як науки для розвитку зазначених наук.
Системоутворююча функція транспортної логістики	визначає місце, роль і значення транспортної логістики у системі логістики та характеризує певну побудову транспортної логістики як системи.

Джерело: авторська розробка

Наведений в табл. 3 перелік функцій транспортної логістики не є вичерпним. У процесі розвитку цієї науки вони будуть уточнятися і доповнюватися.

Таким чином, функція транспортно-логістичної системи полягає у здійсненні транспортних операцій (перевезення вантажів, пасажирів) шляхом використання транспортних засобів. Логічно стверджувати, що функціональна ефективність транспортно-логістичної системи полягає у якісному виконанні системою транспортної функції.

Розуміння транспортної логістики як галузі науки неможливе без з'ясування такої категорії, як принципи. На наш погляд, під принципами транспортної логістики варто вважати керівні засади, теоретичні ідеї, яким притаманні універсальність і загальна значущість, що відображають суттєві положення транспортної логістики.

Принципи виражають основу організації транспорту як складової частини транспортно-логістичної системи, визначають сутність складних взаємин усередині цієї системи.

Система принципів транспортної логістики включає принципи відповідальності, планування, доцільності [11; 14] (табл. 4).

Таблиця 4

Система принципів транспортної логістики

Назва принципу	Сутнісна характеристика принципу
Принцип відповідальності транспортної логістики	полягає у тому, що учасники транспортного процесу (і як господарюючі суб'єкти, і як фізичні особи) несуть відповідальність у межах чинного законодавства за дотримання угод, правил дорожньої безпеки, екологічної безпеки тощо.
Принцип планування транспортної логістики	представляє собою складову планомірно пропорційного формування і функціонування транспортно-логістичної системи, свідому цілеспрямовану діяльність з визначення пропорцій розвитку матеріально-технічної бази транспорту та її використання шляхом розробки, затвердження і доведення внутрішньовиробничих планів до їх виконавців.
Принцип доцільності транспортної логістики	полягає у тому, що транспортно-логістична система і транспорт (як її компонент) мають своєчасно, повно і якісно забезпечувати потреби споживачів у транспортних послугах.

Джерело: авторська розробка

Для оцінки ефективності транспортного процесу існує щонайменше два підходи. Перший підхід полягає в тому, що ефективність перевезення вантажу характеризує ступінь досягнення поставленої мети транспортним підприємством. При другому підході на перший план виходить не приріст обсягів транспортної роботи, а показник задоволення потреби споживачів у транспортних послугах [11; 13; 14].

Дослідженнями встановлено, що транспортна ефективність може бути виміряна наступними показниками:

- продуктивність транспортно-логістичної системи;
- пропускна здатність транспортно-логістичної системи;
- надійність транспортно-логістичного обслуговування;
- вірогідність обслуговування вимоги (при регулярних пасажирських перевезеннях) тощо.

Транспортну ефективність (E_m) можна виміряти як відношення між обсягом наданих транспортних послуг (B_{mn}) і вартістю використаних транспортних ресурсів (B_{mp}) [11; 13; 14]:

$$E_m = \frac{B_{mn}}{B_{mp}} \tag{9}$$

Таким чином, транспортна ефективність є узагальнюючим (результуючим) показником діяльності транспортно-логістичної системи.

Опрацювання наукових джерел дозволило дійти висновку, що сучасними підходами транспортної логістики є:

- використання автомобільних перевезень малих партій вантажів від виробника до конкретного споживача вчасно у встановлений термін;
- застосування систем автоматичного контролю переміщення вантажів, що використовують спеціально закодовані накладні на кожний вантаж;
- впровадження систем контролю місцезнаходження транспортних засобів (глобальної автоматизованої супутникової системи, що дозволяє визначати широту та довготу місцезнаходження транспортного засобу);
- створення загальнонаціональних комп'ютерних мереж з контролю за пересуванням вантажів;
- використання систем забезпечення безпеки руху транспортних засобів на базі ЕОМ та сучасних систем зв'язку;
- розвиток комплексних систем транспортування вантажів, що об'єднують у межах однієї макрологістичної мережі підприємства різних видів транспорту;
- спеціалізація транспортних засобів і транспортних об'єктів у процесі переходу транспортних компаній до перевезення дрібних партій вантажів та індивідуалізації обслуговування споживачів;
- формування універсальних логістичних підприємств, які забезпечують увесь комплекс логістичних операцій – закупівлю товарів, перевезення, зберігання, страхування вантажів, їх сортування і комплектування, інформаційне обслуговування, розміщення замовлень на виробництво тощо;
- створення транснаціональних логістичних систем, як наслідок глобалізації економіки.

Сільська транспортно-логістична система функціонує як синтез постачальницьких, розподільчих і транспортних процесів, що включає: постачання матеріально-технічних ресурсів (з транспортним забезпеченням); виробництво аграрної продукції (з транспортно-технологічним забезпеченням); збут аграрної продукції (з транспортним забезпеченням).

Ефективність функціонування транспортно-логістичної системи сільських територій визначається результативними показниками транспортування необхідної кількості певної продукції потрібної якості у визначений час і місце її споживання з мінімальними витратами [8; 10; 11].

В структурі транспортно-логістичної системи сільських територій формується логістичний ланцюг, по якому проходять матеріальні, енергетичні, інформаційні, фінансові потоки від постачальника матеріальних ресурсів до споживача продукції. Логістичний ланцюг аграрної транспортно-логістичної системи включає наступні ланки: закупівля і постачання ресурсів, необхідних для забезпечення аграрного виробництва (енергоресурсів, добрив і хімічних засобів захисту рослин, запасних частин, кормів тощо) та соціальної інфраструктури (ресурси для забезпечення функціонування об'єктів життєдіяльності); зберігання ресурсів, необхідних для аграрного виробництва та соціальної сфери, на відповідних складах – центральних та тих, що розташовані безпосередньо на виробничих і соціальних об'єктах; виробництво продукції рослинництва і тваринництва в процесі використання придбаних для цього ресурсів, зберігання частини продукції (цукрових буряків у кагатах, незаскиртованої соломи, невідправлених з поля і садів овочів і фруктів, що знаходяться в ящиках тощо); розподіл аграрної продукції за різними каналами збуту: для використання в процесі подальшої виробничої діяльності (корми, молодняк худоби і птиці, насіння тощо), для оплати праці працівникам підприємства, для первинної та глибокої переробки аграрної продукції в переробних цехах аграрного підприємства, давальницька сировина для переробки на переробних і комбікормових підприємствах (з наступним поверненням для використання чи реалізації підприємством), реалізація споживачам поза організацією (торговельним, заготівельним, переробним підприємствам тощо); зберігання аграрної продукції в сфері збуту чи наступного виробництва – кормів для тваринництва, насіння для рослинництва, продуктів харчування для персоналу підприємства, дитсадків, шкіл тощо [8; 10; 11].

На основі проведеного дослідження визначено такі основні напрями удосконалення транспортно-логістичної діяльності в Україні [11; 13; 14]: інвестування в оновлення основних засобів транспорту та дорожнього господарства з метою приведення їх до сучасних вимог; міжгалузева координація розвитку транспортної інфраструктури з метою раціонального використання транспортних ресурсів різних видів транспорту; впровадження новітніх транспортних технологій, пов'язаних з сучасними виробничими, складськими та митними технологіями; інформатизація транспортного процесу.

Висновки з проведеного дослідження. Транспортний потенціал, який є основою потенціалу транспортної логістики, характеризується наявною кількістю транспортних ресурсів в перерахунку на енергетичні одиниці та обсягом транспортної роботи, що може бути виконаний при нормативному використанні транспортних ресурсів підприємства за певний час.

Фундаментальну роль в оцінці транспортного потенціалу має сукупна кількість ресурсів, що формують транспортний потенціал, та їх співвідношення в натуральній формі.

На практиці використовується два методи визначення структури транспортного потенціалу – вартісний та енергетичний. Вартісна оцінка передбачає грошову оцінку складових транспортного потенціалу. Енергетична оцінка полягає у визначенні сукупних енерговитрат, уречевлених в окремих структурних компонентах.

Об'єктивна необхідність застосування транспортної логістики у діяльності підприємств сільських територій пов'язана, по-перше, з розвитком конкуренції між господарюючими суб'єктами і, як наслідок, доцільністю підвищення конкурентоздатності підприємств, зокрема, шляхом зменшення витрат на переміщення сировини і продукції.

Транспортна логістика відрізняється від звичайної логістики своєю специфікою, передбачає наявність транспортного забезпечення постачання, виробництва і збуту як інтегруючої ланки в структурі транспортно-логістичної системи.

Транспортну логістику сільських територій можна системно подати як об'єднання взаємопов'язаних складових: логістики постачання матеріалів і ресурсів – логістики виробництва продукції – логістики розподілу і збуту продукції. Ефективність транспортної логістики вимірюється відношенням між обсягом наданих транспортних послуг і вартістю використаних для цього транспортних ресурсів.

Бібліографічний список

1. Галабурда В.Г. Методы оценки качества транспортного обслуживания / В.Г. Галабурда // Бюллетень транспортной информации. – 2003. – № 6 (96). – С. 8–13.
2. Крикавський Є.В. Логістика : для економістів: підруч. для студ. вищих навч. закл. напряму "Економіка і підприємництво" / Є.В. Крикавський. – Л. : Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2004. – 447 с.
3. Лимарев В.Я. Экономические проблемы организации логистических процессов и маркетинга в системе ресурсообеспечения АПК / В.Я. Лимарев, В.П. Алферьев. – М. : Агри Пресс, 2000. – 266 с.
4. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах : учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина. – М. : Юристъ, 2002. – 414 с.

5. Логистика : учебник / Под ред. Б.А. Аникина: 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 352 с.
6. Методы и модели логистики / Под ред. В.С. Лукинского. – СПб. : Питер, 2003. – 176 с.
7. Миротин Л.Б. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры : учеб. пособие / Л.Б. Миротин, Ы.Э. Ташбаев. – М. : ИНФРА-М, 2002. – 252 с.
8. Николайчук В.Е. Заготовительная и производственная логистика / В.Е. Николайчук. – СПб. : Питер, 2001. – 160 с.
9. Николайчук В.Е. Логистика в сфере распределения / В.Е. Николайчук. – СПб. : Питер, 2001. – 160 с.
10. Перебийніс О.В. Методичні рекомендації з формування транспортно-логістичних систем в аграрних підприємствах / О.В. Перебийніс. – Полтава: ПДАА, 2004. – 56 с.
11. Перебийніс В.І. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування : монографія / В.І. Перебийніс, О.В. Перебийніс. – Полтава: РВВ ПУСКУ, 2005. – 207 с.
12. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик та ін. ; за ред. Марчіна Свенчіцькі. – К. : Аналіт.-дорадч. центр Блакитної стрічки, 2010. –102 с.
13. Ташбаев Ы.Э. Формирование системы транспортно-логистического менеджмента на предприятии : монография / Ы.Э. Ташбаев. - М. : Изд-во Техполиграфцентр, 2002. – 193 с.
14. Транспортная логистика / под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М. : Экзамен, 2002. – 512 с.

References

1. Galaburda, V.G. (2003), "Methods for assessing the quality of transport services", *Byulleten transportnoy informatsii*, no. 6 (96), pp. 8–13.
2. Krykavskiy, Ye.V. (2004), *Lohistyka: dlia ekonomistiv* [Logistics: for economists], textbook, Publishing House of National University "Lviv Polytechnic", Lviv, Ukraine, 447 p.
3. Limarev, V.Ya., Alferyev, V.P. (2000), *Ekonomicheskiye problemy organizatsii logisticheskikh protsessov i marketinga v sisteme resursoobespecheniya APK* [Economic problems of the organization of logistics processes and marketing in the system of resource supplying the AIC], *Agri Press*, Moscow, Russia, 266 p.
4. Mirotin, L.B. (2002), *Logistika: upravleniye v gruzovykh transportno-logisticheskikh sistemakh* [Logistics: management of freight transport and logistics systems], tutorial, *Yurist*, Moscow, Russia, 414 p.
5. Anikin, B.A. (2000), *Logistika* [Logistics] textbook, 2nd publishing revised and supplemented, INFRA-M, Moscow, Russia, 352 p.
6. Lukinskiy, V.S. (2003), *Metody i modeli logistiki* [Methods and models of logistics], St.-Peterburg, Russia, 176 p.
7. Mirotin, L.B., Tashbayev, Y.E. (2002), *Logistika dlya predprinimatelya: osnovnyye ponyatiya, polozheniya i protsedury* [Logistics for the entrepreneur: basic concepts, regulations and procedures], tutorial, INFRA-M, Moscow, Russia, 252 p.
8. Nikolaychuk, V.Ye. (2001), *Zagotovitel'naya i proizvodstvennaya logistika* [The procurement and production logistics], St.-Peterburg, Russia, 160 p.
9. Nikolaychuk, V.Ye. (2001), *Logistika v sfere raspredeleniya* [Logistics in the sphere of distribution], St.-Peterburg, Russia, 160 p.
10. Perebyinis, O.V. (2004), *Metodychni rekomendatsii z formuvannia transportno-lohistychnykh system v ahrarnykh pidpriemstvakh* [Methodical recommendations for the formation of transport and logistics systems at the agricultural enterprises], PDAA, Poltava, Ukraine, 56 p.
11. Perebyinis, V.I., Perebyinis, O.V. (2005), *Transportno-lohistychni systemy pidpriemstv: formuvannia ta funktsionuvannia* [Transport and logistics systems of enterprises: the formation and functioning], monograph, RVV PUSKU, Poltava, Ukraine, 207 p.
12. Syrychyk, T. and others (2010), *Transportna polityka Ukrainy ta yii nablyzhennia do norm Yevropeiskoho Soiuzu* [Transport policy of Ukraine and its approximation to the standards of European Union], edited by Marchin Svyenchitski, *Analit.-doradch. tsestr Blakytnoi strichky*, Kyiv, Ukraine, 102 p.
13. Tashbayev, Y.E. (2002), *Formirovaniye sistemy transportno-logisticheskogo menedzhmenta na predpriyatii* [Formation of the system of transport and logistics management at the enterprise], monograph, *Izd-vo Tekhpoligrafcentr*, Moscow, Russia, 193 p.
14. Mirotin, L.B. (2002), *Transportnaya logistika* [Transport logistics], *Ekzamen*, Moscow, Russia, 512 p.

Стельмашук А.М. ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

Мета. Метою статті є обґрунтування сутності транспортно-логістичного потенціалу сільських територій і оцінки його ефективності.

Методика дослідження. В процесі дослідження використано такі методи: структурно-логічний та діалектичний (при обґрунтуванні сутності транспортного потенціалу і визначенні функцій та принципів транспортної логістики), системний (при доведенні необхідності застосування транспортної логістики у діяльності підприємств сільських територій), порівняльний (при визначенні специфічних особливостей транспортної

логістики, які відрізняють її від звичайної логістики).

Результати. Обґрунтовано сутність транспортного потенціалу, який є основою потенціалу транспортної логістики. Встановлено методи визначення структури транспортного потенціалу – вартісний та енергетичний. Визначено функції та принципи транспортної логістики та ефективність функціонування транспортно-логістичної системи сільських територій, яка визначається результативними показниками транспортування необхідної кількості певної продукції потрібної якості у визначений час і місце її споживання з мінімальними витратами. Доведено необхідність застосування транспортної логістики у діяльності підприємств сільських територій. Охарактеризовано специфічні особливості транспортної логістики, які відрізняють її від звичайної логістики.

Наукова новизна. Використано комплексний підхід до оцінки ефективності транспортно-логістичного потенціалу сільських територій, яка характеризується результативними показниками транспортування необхідної кількості певної продукції потрібної якості у визначений час і місце її споживання з мінімальними витратами.

Практична цінність. Отримані результати дослідження можуть використовуватися при створенні транспортно-логістичного потенціалу сільських територій.

Ключові слова: сільські території, транспорт, логістика, транспортно-логістична система, потенціал, ефективність.

Stelmashchuk A.M. EVALUATING THE EFFECTIVENESS OF TRANSPORT AND LOGISTICS POTENTIAL OF RURAL TERRITORIES

Purpose. The aim of the article is to substantiate the nature of transport and logistics potential of rural territories and evaluation of its effectiveness.

Methodology of research. The following methods were used in the research process: structural and logical and dialectical (for substantiation the nature of transport potential and determining the functions and principles of transport logistics), systemic (to prove the necessity of the use of transport logistics in the activity of enterprises in rural territories), comparative (in determining the specific characteristics of transport logistics that distinguish it from conventional logistics).

Findings. It has been substantiated the essence of transport potential that is the basis of potential transport logistics. Methods for determining the structure of the transport potential – cost and energy have been established in this article. It has been determined functions and principles of transport logistics and operational efficiency of transport and logistics system in rural territories that is determined by the effective rate of transportation necessary amount of a desired quality product at a specified time and place of consumption with minimal costs. It has been proved the necessity of the use of transport logistics in the activity of enterprises in rural territories. The specific characteristics of transport logistics that distinguish it from conventional logistics have been characterized.

Originality. Comprehensive approach for evaluating the effectiveness of transport and logistics potential of rural territories that is characterized by the effective rate of transportation necessary amount of a desired quality product at a specified time and place of its consumption with minimal costs was used in this article.

Practical value. The obtained results of research can be used in the creation of transport and logistics potential of rural territories.

Key words: rural territories, transport, logistics, transport and logistics system, potential, effectiveness.

Стельмашук А.М. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

Цель. Целью статьи является обоснование сущности транспортно-логистического потенциала сельских территорий и оценки его эффективности.

Методика исследования. В процессе исследования использованы следующие методы: структурно-логический и диалектический (при обосновании сущности транспортного потенциала и определении функций и принципов транспортной логистики), системный (при доведении необходимости применения транспортной логистики в деятельности предприятий сельских территорий), сравнительный (при определении специфических особенностей транспортной логистики, которые отличают ее от обычной логистики).

Результаты. Обосновано сущность транспортного потенциала, который является основой потенциала транспортной логистики. Установлено методы определения структуры транспортного потенциала - стоимостный и энергетический. Определены функции и принципы транспортной логистики и эффективность функционирования транспортно-логистической системы сельских территорий, которая определяется результативными показателями транспортировки необходимого количества определенной продукции требуемого качества в определенное время и место ее потребления с минимальными затратами. Доказана необходимость применения транспортной логистики в деятельности предприятий сельских территорий. Охарактеризованы специфические особенности транспортной логистики, которые отличают ее от обычной логистики.

Научная новизна. Использован комплексный подход к оценке эффективности транспортно-логистического потенциала сельских территорий, которая характеризуется результативными показателями транспортировки необходимого количества определенной продукции требуемого качества в определенное время и место ее потребления с минимальными затратами.

Практическая ценность. Полученные результаты исследования могут использоваться при создании транспортно-логистического потенциала сельских территорий.

Ключевые слова: сельские территории, транспорт, логистика, транспортно-логистическая система, потенциал, эффективность.