

ПРОБЛЕМА ВЫБОРА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

А.И. Коваль

магистрант

О.В. Лайчук

канд. экон. наук, доцент кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В статье описана проблема формирования системы оценки, ее структуры и отбора показателей экономической эффективности логистической деятельности. Сформулированы требования к формированию системы оценочных показателей. Приведена общая классификация показателей. Определены существенные характеристики понятия «эффективность логистической деятельности», рассмотрена методология оценки транспортно-логистической системы. Предложены общие и частные показатели оценки логистической деятельности, отражающие отдельные составляющие и характеризующие развитие логистической системы. Определены задачи и принципы, которые должны быть заложены в основу системы оценки эффективности логистической деятельности.

Ключевые слова и словосочетания: *методы оценки, экономическая эффективность, транспортно-логистический комплекс, оценки экономической эффективности, логистическая деятельность, оценка, система показателей, эффективность логистической деятельности, принципы оценки эффективности транспортно-логистической деятельности.*

THE PROBLEM OF SELECTING INDICATORS FOR EVALUATING THE ECONOMIC EFFICIENCY OF TRANSPORT AND LOGISTICS PROCESSES

The article describes the problem of forming an assessment system, its structure and selection of indicators of economic efficiency of logistics activities. The requirements to the evaluation system of indicators are suggested. The general classification of indicators is given. The essential characteristics of the concept of "efficiency of logistics activities" are defined, the methodology of evaluation of the logistics system of the retail network is considered. The General and particular indicators of logistics activity evaluation, reflecting the individual components and characterizing the development of the logistics system, are proposed. The tasks and principles that should form the basis of the system for assessing the effectiveness of logistics activities are defined.

Keywords: *assessment methods, economic efficiency, transport and logistics complex, economic efficiency assessments, logistics activity, evaluation, evaluation indicators, efficiency of logistics activities, the principles of evaluating the effectiveness of transport and logistics activities*

Логистическая деятельность очень многообразна и сложна, она состоит из работ по выполнению определенной совокупности логистических активностей. И несмотря на то, что ответственность возлагается на службы логистики предприятий, это напрямую влияет на все итоговые показатели деятельности предприятия. Поэтому учитывая данные обстоятельства невозможно оценивать транспортно-логистическую деятельность с помощью какого-то одного отдельного измерителя и чаще всего и в теории, и в практике прибегают к комплексу взаимосвязанных и научно обоснованных показателей. Многообразие таких показателей имеет вид типологии, которая представлена в табл. 1. Несмотря на существующую классификацию показателей оценки экономической эффективности возникает сложность, которая заключается в том, что для любого предприятия является весьма важным и одновременно сложный методологический вопрос ее применения [0, с.34; 0, с.79]. Какие из этой системы показателей можно выбрать, чтобы оценить свою деятельность объективно, эта оценка позволяла бы своевременно видеть проблемы, решать их, а значит поддерживать и повышать уровень своей конкурентоспособности и т.д.

Классификация показателей оценки логистической деятельности

Признак классификации	Вид показателя	Признак классификации	Вид показателя
Масштаб выполнения анализа	Общие Специальные	Получаемая характеристика	Количественные Качественные
Вид показателя	Натуральные Стоимостные	Охват периодом	Перспективные Годовые Квартальные Месячные
Роль в управлении	Нормативные Плановые Учетные Отчетные Аналитические	Способ расчета	Прямые Обратные Абсолютные Относительные Приростные
Степень синтеза	Частные (единичные) Обобщенные Общий (интегральный)	Причинно-следственные отношения	Факторные Результативные

В системе используемых показателей, есть ряд универсальных, которые отмечают и в теории, и в практике [0, с. 25]. Среди них выделяют: общие издержки, длительность логистического цикла, качество сервиса логистики, эффективность использования транспортных средств, величина нерационального пробега.

Одна из первых проблем для транспортно-логистического предприятия заключается в том, чтобы правильно осуществить выбор этих показателей, сформировать их содержание и направленность. Так как от этого зависит объективность оценки логистической деятельности и вследствие чего перспектива дальнейшего развития предприятия.

Вторая проблема, имеет не менее важное значение для оценки результатов транспортно-логистической деятельности предприятия – это правильный выбор единиц измерения. Этот выбор имеет определенное влияние на достоверность и объективность оценки, с ее помощью определяют уровень агрегирования показателей оценки логистической деятельности. На практике выделяют следующие иерархические уровни: логистическая система в целом, географическая зона обслуживания клиентов, принятие логистических решений, заказ, потребление и тому подобное. При этом уровень агрегирования показателей снижается, начиная от логистической системы в целом и заканчивая отдельной логистической операцией [0, с. 133; 0, с. 152].

Следует учитывать, что использование такого агрегированного показателя оценки экономической эффективности дает только общее представление как о функционировании транспортно-логистической системы, так и о результате осуществления логистической деятельности предприятия.

На ряду с отмеченными проблемами определение эффективности транспортно-логистической деятельности является ключевой задачей для формирования логистических стратегий. И с научной, и с практической точки зрения проблема состоит в формировании действенности всех выбранных индикаторов состояния логистической деятельности.

Предприятие, выбрав систему показателя для оценки своей деятельности, имеет с одной стороны, ограниченный набор данных, который приводит к тому, что не всегда посчитанный агрегированный показатель позволяет выявить потенциальные проблемы в отдельных подсистемах и звеньях логистической системы компании. С другой стороны, оценка агрегированного показателя основывается на усредненных результатах, что позволяет оперативно выполнить анализ основных параметров и своевременно скорректировать логистическую деятельность предприятия в соответствии со сложившейся ситуацией.

Такая совокупность индикаторов необходима отечественным предприятиям для построения механизмов управленческих воздействий на элементы логистических систем. Исследования категории «эффективность логистической деятельности», позволяют многим авторам прийти к выводу, что все определяется соотношением между достигнутым результатом (эффектом от применения логистического подхода) и используемыми ресурсами (логистическими затратами).

Так например, в работе А.А. Гайдаенко оценка эффективности транспортно-логистической системы рассматривается через призму для получения экономического эффекта в отдельных подсистемах, так и синергического эффекта во всей системе [0, с.68]. Принципиально другой подход к определению эффективности логистической деятельности предприятия приведен в работе А. П. Тяпухина. Подход базируется на соотношении финансовых результатов и затрат, связанных с отдельными товарными потоками, возникающими вследствие реализации определенных коммерческих сделок предприятия, и связанных с рассмотрением понятия «результативности» деятельности логистической системы предприятия [0, с. 83].

В своем исследовании Басовский Л. Е. утверждает, что универсальным параметром, с помощью которого можно определить эффективность транспортно-логистической системы в целом, можно считать логистические затраты в цепи управления поставками, или прибыль, которая формируется при продвижении материального потока [0, с. 135].

В исследованиях, посвященных оценке эффективности логистики, наиболее распространены подходы, основанные на индексных оценках показателей уровня логистического развития предприятия. Например, А.А. Гайдаенко предлагает оценивать эффективность логистики достаточно обще и гибко – с позиции достижения логистической системой поставленных целей [0, с. 79]. В исследованиях А.А. Канке оценка эффективности логистики направлена на определение уровня использования потенциала логистики путем расчета общего индекса развития логистической инфраструктуры [0, с. 124]. И.М. Баско также считает целесообразным оценивать развитие микрологистической системы с помощью индексного метода. Оценку предлагается проводить на основе маркетинглогистического комплекса показателей, включающего 4 группы индексов: роста рыночных возможностей, гибкости, производительности, надежности и эффективности [0, с. 52].

На практике предприниматели наиболее часто оценивают состояние и развитие логистики на предприятии по объемам складских площадей, по количеству перевозок, то есть, фокусируясь преимущественно на количественных показателях, не уделяя внимание, например, экономической эффективности использования существующих логистических систем и эту теорию подтвердили А. Н. Антонова и Г. А. Абрамова [0, с. 79]. Эти исследователи считают, что показатели, связанные с оценкой вклада логистики в деятельность предприятия, нужно разграничивать на: показатели, характеризующие логистическую систему (площадь, вместимость, пропускная способность, количество) и показатели, характеризующие работу логистической системы (эффективность, производительность, надежность, гибкость)

В исследованиях выше отмеченных авторов, по нашему мнению, не всегда уделяется достаточное внимание общим, частичным, точным и относительным характеристикам отдельных показателей оценки эффективности отдельных элементов системы транспортно-логистической деятельности. В их методиках не всегда учитывается неравнозначность индексов, групп индексов, если используется интегральный индексный анализ или такой анализ вообще не проводится.

Полагаем, что, включив в систему оценки единичные (частные) и вместе с тем обобщающие показатели, можно получить преимущества, потому что это осознанный выбор. Этот выбор дает возможность самому предприятию детально в каждой подсистеме и звене логистической деятельности, оперативно получить достоверную информацию о конкретной операции и конкретном процессе. Нужно более внимательно, детально подходить к выбору таких показателей, однако это сложно, потому что требуется немало затрат, времени и средств. Но при этом это может дать большую отдачу, поэтому нужно более ответственно важно проработать систему показателей оценки, обосновать какие подойдут, изучать опыты других исследователей, более конкурентных компаний, для того чтобы в своей деятельности при выборе показателей можно было четко отслеживать причинно-следственные связи и корректировать логистическую деятельность [0, с. 19].

Среди теоретиков и практиков много тех, кто отмечает ряд основных критериев, которые наиболее часто можно использовать и рекомендовать для оценки качества и эффективности транспортно-технологических схем с учетом выше обозначенных сложностей, это такие как Э.Р. Домке, С.А. Жесткова [0, с.,0, с. 42]:

- минимальные совокупные издержки;
- минимальные сроки доставки;
- максимальное качество перевозок,
- максимальный интегральный эффект грузовладельца [0, с. 42].

По указанным критериям для принятия решений могут применяться с разной степенью детализации и в различных сочетаниях следующие показатели:

- стоимость транспортирования;
- стоимость перегрузочных и терминальных операций;
- сроки доставки, ритмичность и частота отправок;
- сохранность груза в пределах норм естественной убыли;

- риски, возникающие при перевозке груза, безопасность схемы доставки;
- величина экологических издержек и ущерба окружающей среде;
- доступность транспорта, его универсальность;
- культура и этичность обслуживания [0, с.43].

Использование выше перечисленных показателей позволяет учесть большое многообразие интересов, поскольку они все помогут характеризовать транспортный процесс. Но возникает новая сложность для сотрудников транспортно-логистического предприятия, например, для экспедиторов. Систему выбранных показателей, результатов оценки нужно адаптировать, таким образом, для предприятия, чтобы любой из сотрудников, мог отыскать для себя оптимальный вариант профессиональных действий и принять оперативно решение. Поэтому для такой проблемы разрешения сотрудниками по применению системы оценки экономической эффективности транспортно-логистической деятельности предприятия, возможно, использовать два подхода: экспертный и аналитический.

Сущность экспертного метода заключается в том, что он применяется в тех случаях, когда выбор тех или иных решений не могут быть выполнены с помощью точных расчетов, либо, а проведение необходимых для их оценки вычислений является слишком затратным и нецелесообразным [0, с. 95-96].

Аналитический метод основан на проведении вычислений и определения оптимального решения по соответствующим расчетам. Ключевыми показателями, на основании которых принимается итоговое решение по выбору схемы и способу доставки, являются стоимость и продолжительность (сроки) доставки.

В стоимостной оценке различных критериев существуют определенные трудности. Например, если сроки доставки выражаются через стоимость «грузовой массы в пути», то ритмичность поставок, безопасность избранных транспортно-логистических схем, сохранность груза и транспортных средств, это величина экологического ущерба от деятельности транспорта и потерь груза и т.д. являются проблемной областью при разработке соответствующих методик и становятся широким полем для экспериментальных решений.

На предприятиях при определении издержек по транспортировке также возникают сложности, связанные с различиями в методиках расчета себестоимости перевозок грузов на автомобильном, железнодорожном, морском и внутреннем водном транспорте, поэтому система должна учитывать особенности и давать возможность сопоставлять виды расходов для принятия быстрого решения. При этом нужно учитывать, что интересы участников транспортно-логистического процесса, таких как, сами сотрудники предприятия, клиенты и государственные органы имеют разные интересы, вследствие чего, в эту систему оценок все описанные аспекты должны быть включены, чтобы решения были успешны.

С учетом всех вышеперечисленных проблем видется, что необходимо на каждом этапе базироваться на теории компромиссов [0, с. 51]. Теория компромиссов с точки зрения выбора критерия по которому предприятия будет оценивать свою деятельность. Нужно смотреть какие показатели использует система оценки, как учитываются интересы предприятия, клиента. В целом компромисс по этим нюансам с точки зрения агрегированной оценки, будет учитывать интересы и логистического предприятия, и участников внешней среды. Это позволит конкретные данные о различных видах логистических операций и процессов, осуществляемых в пределах логистической системы предприятия, органично соединить между собой и в единой комплексной системе оценить и результативность, и эффективность логистической деятельности не только предприятий, но и логистическую деятельность в границах цепей поставок.

1. Антонова А.Н., Абрамова Г.А. Логистические решения: показатели эффективности // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по матер. LXI-LXII междунар. науч.-практ. конф. № 6(60). – Новосибирск: СибАК, 2016. – С. 78-82.

2. Баско И.М. Логистика: учебное пособие / И. М. Баско и др. – Минск: БГЭУ, 2013. – 431 с.

3. Басовский Л.Е., Протасьев В.Б. Управление качеством: учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. изд. изд. – Москва: ООО «Научно-издательский центр ИНФРА-М», 2019. – 231 с.

4. Володина Н.Л. Методы обеспечения качества в логистике // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования №7 (17). – Курск: Университетская книга, 2016. – С. 19–20.

5. Володина Н. Л. Процессный подход в системе менеджмента качества // Организатор производства. – 2016. – №1(68). – С. 95–100.

6. Гайдаенко А. А., Гайдаенко О.В. Логистика: учебник. – Москва: КноРус, 2015. – 272 с.

7. Грейз Г.М., Кузменко Ю.Г., Окольнішнікова І.Ю. Апробація алгоритма оцінки оптимальності управління логістическими процесами промислового підприємства // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2017. – Т. 11, № 4. – С. 133–141.

8. Домке Э.Р., Жесткова С.А. Организация транспортных услуг и безопасность транспортного процесса. Кн.1 Организация транспортных услуг: учеб. пособие. – Пенза: ПГУАС, 2015. – 276 с.
9. Загороднюк Л.Х. Логистика и трансфер инновационных технологий. – Белгород: Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, 2018. – 173 с.
10. Канке А. А., Кошечая И. П. Логистика: учебник. – 2-е изд. – Москва: Форум, 2016. – 384 с.
11. Терещенко Н.Н., Емельянова О.Н. Эффективность деятельности предприятия торговли: учеб. пособие. – Красноярск: Краснояр. гос. торг.-экон. ин-т., 2015 – 110 с.
12. Тяпухин А.П. Логистика. Теория и практика: учебник для академического бакалавриата / А. П. Тяпухин. – 3-е изд., пер. и доп. – Москва: Юрайт, – 2018. – 384 с.
13. Чайка Н.И. TQM – основа интегральной системы качества // Методы менеджмента качества. – 2015. – №6. – С. 32-42.
14. Шумаев В.А. Основы логистики: учеб. пособие. – Москва: Юридический институт МИИТ, 2016 – 314 с.