

DOI: [10.32702/2307-2105-2020.2.10](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.2.10)

УДК: 656:338.439.54

*Н. І. Богомолова,
д. е. н., професор, завідувач кафедри фінансів і кредиту,
Державний університет інфраструктури та технологій, Київ
ORCID: 0000-0001-5376-2437*

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ УМОВИ УПРАВЛІННЯ СИСТЕМОЮ ДОСТАВКИ ШВИДКОПСУВНОЇ ПРОДУКЦІЇ

*N. Bohomolova
Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of Department
of Finance and Credit, State University of Infrastructure and Technology, Kyiv*

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC CONDITIONS FOR MANAGING THE PERISHABLE GOODS DELIVERY SYSTEM

У статті розглядаються особливості системи управління доставкою швидкопсувної продукції. Проаналізовано основні вимоги до організації доставки швидкопсувних вантажів. Важливими техніко-технологічними вимогами до організації перевезень є прискорення доставки та дотримання температурного режиму перевезень. Забезпечення таких технологічних вимог зумовлює зростання витрат на перевезення, використання спеціальної системи формування тарифів (на основі поелементно-диференційованого підходу), зумовлює необхідність використання страхового захисту (зокрема, комплексних програм страхування відповідальності).

Важливою передумовою ефективного управління системою доставки є прискорення руху транспортних засобів, оптимізація всіх складових часу перебування вантажу в ланцюгу постачань. Така оптимізація досягається шляхом посилення рівня інтеграції та координації учасників доставки, стандартизацією процедур, мінімізацією непродуктивних витрат часу. Вимоги до економічної взаємодії учасників доставки вантажів ґрунтуються на засадах системності, інноваційності, координації, збалансованості та загальної ефективності.

В частині дослідження організаційно-економічних умов системи доставки швидкопсувної продукції доцільно звернути увагу на такі питання, як: формування ефективності доставки для всіх учасників, обґрунтування тарифної політики не тільки на перевезення, а й на супутні послуги, удосконалення системи планування як обсягів, так і фінансових результатів доставки, організація комплексного страхового захисту, проблеми пошуку джерел фінансування, обґрунтування доцільності реалізації інвестиційних проектів, тощо.

The article deals with the features of the delivery management system of perishable products. The basic requirements for the delivery organization of perishable products are analyzed. Important technical and technological requirements for the organization of transportation are the speeding up of delivery and adherence to the temperature regime of transportation. Ensuring such technological requirements leads to an increase in transportation costs, the use of a special system of tariff

formation (based on element-differentiated approach), the need to use cargo protection insurance (in particular, comprehensive liability insurance programs).

An important prerequisite for effective management of the delivery system is the acceleration of the movement of vehicles, optimization of all components of the time of stay of the load in the supply chain. Such optimization is achieved by enhancing the level of integration and coordination of delivery participants, standardizing procedures, and minimizing unproductive waste of time. Requirements for the economic interaction of freight delivery participants are based on the principles of systematic, innovative, coordinated, balanced and overall efficiency.

As part of the study of the organizational and economic conditions of the perishable products delivery system, it is advisable to pay attention to such issues as: formation of delivery efficiency for all participants, justification of the tariff policy not only for transportation but also for related services, improvement of the planning system of both volumes and financial results of delivery, organization of complex insurance protection, problems of finding sources of financing, substantiation of expediency of investment projects, etc.

The problem of transport and logistics projects financing in the conditions of considerable scarcity of financial resources remains the most difficult. It is necessary to diversify sources, to use different possibilities of searching investment resources. The development of public-private partnership is an important area of investment in the transport sector.

The results of the article can be used by transport enterprises to form the basis for improving the delivery of perishable of products.

Ключові слова: *транспорт; підприємство; швидкопсувні вантажі; логістика; постачання; управління; ефективність.*

Keywords: *transport; enterprises; perishable cargo; logistics; delivery; management; efficiency.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Управління ланцюгами постачань є доволі складним завданням розвитку системи доставки швидкопсувної продукції, – особливі умови підготовки, зберігання та транспортування такого товару ставлять підвищені вимоги до якості всіх видів робіт і вимагають проведення комплексу заходів організаційно-технологічного характеру, що супроводжується зростанням витрат на транспортування, відбивається на системі тарифоутворення, вимагає значних інвестицій, тощо. Все це зумовлює необхідність обґрунтування теоретико-практичних засад організації таких перевезень, зокрема розробки умов та принципів їх ефективного здійснення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.

Аналізом проблем розвитку системи доставки швидкопсувної та інших видів продукції займалися вчені та практики, – з останніх публікацій можна виділити дослідження, представлені в працях таких авторів, як: Бочарова Н.А., Воркут Т.А., Гірна О.Б., Платонов О.І., Сич Є.М., Чорний В.В., Чухрай Н.І., ін. [1-3, 5-8]. Зазначені праці в цілому спрямовані на формування організаційних передумов удосконалення транспортно-логістичних процесів, становлять методичне обґрунтування системи управління постачанням, сприяють вирішенню проблем державного регулювання діяльності перевізників. Водночас, отримані результати, здебільшого, характеризують організаційні та техніко-технологічні аспекти доставки вантажів. І хоча в публікаціях прослідковується системний характер досліджень, економічні умови розробки науково-обґрунтованої теорії ефективною доставки продукції в реаліях поглиблення ринкових відносин та глобалізаційних процесів залишаються недостатньо розкритими. Між тим, вирішення економічних проблем доставки швидкопсувної продукції набуває більшої актуальності та потребує сучасних рішень.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття.

Аналіз наукової думки та практики організації доставки швидкопсувної продукції свідчить про невирішені завдання щодо обґрунтування економічних умов та принципів управління таким процесом.

Формулювання мети статті. Метою статті є характеристика економічних умов, принципів й основних чинників розвитку системи доставки швидкопсувної продукції як елементу управління ланцюгами постачань.

Висвітлення основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням одержаних наукових результатів. Важливу характеристику будь-якого товару становить його якість як комплексна категорія, що формується при взаємодії значної кількості суб'єктів, – від виробника до споживача за участі транспортних підприємств як невід'ємного елементу, що забезпечує єдність транспортно-економічних і виробничих процесів. Шляхом прискорення доставки продукції транспортні підприємства впливають на тривалість економічного обігу інших учасників доставки, прискорюючи обіг їх виробничих ресурсів, тим самим підвищуючи ефективність економічної діяльності.

Функціонування транспортних підприємств в умовах розвинутого ринку характеризується рівнем задоволення чисельних потреб та економічних інтересів споживачів продукції (транспортних послуг), зворотнім зв'язок щодо реакції споживачів на відповідність очікуванням, тарифне навантаження, співвідношення «ціна-якість». Водночас, розвиток системи доставки продукції спирається на врахування економічних інтересів всіх учасників ланцюга постачань, а також пошук їх оптимальної економічної взаємодії.

Умови економічної взаємодії суб'єктів доставки формуються з урахуванням значної сукупності факторів як зовнішнього, так і внутрішнього середовища, необхідним є врахування їх складної взаємопов'язаності та інтенсивності впливу на результативний показник, можливості передбачення наслідків від інтеграції та координації дій учасників, тощо.

Управління доставкою швидкокопсувної продукції залежить від організаційно-економічних умов та принципів її організації. Базисом такого процесу є співвідношення ключових економічних категорій транспортного ринку – попиту та пропозиції на такі перевезення. Умови організації доставки можна розподілити на базові (без дотримання яких доставка взагалі не можлива), необхідні (забезпечуються основні вимоги до всіх видів виробничих ресурсів, підготовки вантажу) та достатні (враховують використання інноваційних технологій в техніці та управлінні). Саме достатні умови спрямовані на надання конкурентоспроможних транспортних послуг високої якості.

Вимоги до організації та економічної взаємодії учасників доставки вантажів ґрунтуються на засадах системності (має забезпечуватися відповідність окремих елементів системи, тісний зв'язок між ними та спрямованість на досягнення спільної мети), інноваційності (як техніко-технологічного, так і організаційно-управлінського характеру, інноваційності форм і методів організації транспортного виробництва), координації (дій учасників, узгодженості елементів транспортно-виробничого процесу, базуванні на дотриманні стандартів якості), збалансованості (економічних інтересів всіх учасників) та загальної ефективності (будь-які витрати різнопланових ресурсів мають повертатись у вигляді доходності, достатньої для функціонування та розвитку економічних суб'єктів).

Управління процесом доставки спрямовується на надання клієнтам конкурентоспроможних транспортних послуг шляхом якісної (оптимальної за часом та використанням інших ресурсів доставки. При цьому важливою характеристикою системи доставки швидкокопсувної продукції та її якісних параметрів є час. Саме управління часом, його оптимізація, формують конкурентні переваги одного перевізника перед іншим, а також дозволяють порівняти альтернативні варіанти (схеми, системи доставки).

Удосконалення організаційно-технологічних, економічних, фінансових та інших методів управління параметрами доставки (в тому числі її часом), застосування сучасних форм, регуляторів і важелів системи управління, спрямовують економічну діяльність суб'єктів на прискорення виробничих процесів, формують спільну зацікавленість учасників доставки в скороченні її тривалості. Прискорення доставки, враховуючи технологічну специфіку виробництва та особливі умови збирання швидкокопсувної продукції, забезпечує збереження її споживчих характеристик, що є вкрай необхідним.

Система управління доставкою швидкокопсувної продукції розвивається за рахунок розв'язання завдань, сутність яких полягає в наявності, встановленні причин та напрямів дій щодо певних організаційно-технологічних та економічних протиріч (або невідповідностей). Наприклад, базового протиріччя між бажаним та реальним рівнем задоволення попиту на перевезення (в кількісному та якісному вимірі), високоартістністю інноваційних транспортних технологій та нестачею фінансових ресурсів не тільки для інноваційного чи розширеного відтворення, а й для простого відновлення зношеної матеріально-технічної бази. Протиріччя наявні і в формах організації транспортного виробництва, зокрема в частині відповідності необхідним стандартам, в тому числі міжнародного транспортного простору щодо якості та ефективності транспортування, рівня безпеки як для економічних суб'єктів, так і оточуючого середовища.

Цілком очевидно, що серед економічних умов удосконалення системи доставки ключовим напрямом є проблеми фінансування інфраструктурних проєктів, оновлення рухомого складу, вантажно-розвантажувальних засобів, будівництво терміналів. Всі матеріально-технічні засоби та цілісні комплекси вимагають фінансово-економічного забезпечення, що здебільшого базується на диверсифікації джерел фінансування, зокрема при використанні можливостей державно-приватного партнерства. Відсутність надійних централізованих джерел фінансування в умовах фінансово-економічної кризи, низький рівень інвестиційної привабливості не тільки інфраструктурних проєктів з тривалими термінами окупності, а й будь-яких інвестицій у вітчизняну економіку, посилюються негативним впливом економіко-політичної нестабільності, недостатньої захищеності прав інвестора, прогалинами у нормативно-законодавчому полі.

До якої б із груп заходів (техніко-технологічної чи організаційно-економічної) не відносились напрями удосконалення системи доставки, всі вони вимагають додаткових затрат часу та інших виробничих ресурсів. Водночас, реалізація таких напрямів як стандартизація та уніфікація перевізної документації, оновлення матеріально-технічної бази, розвиток співпраці та економічної взаємодії підприємств різних видів транспорту, забезпечення безперервності транспортно-виробничого процесу, автоматизація та інформатизація різнопланових процесів, зменшення непродуктивних витрат та простоїв обладнання, – є невід'ємним завданням управління доставкою та суміжними до транспортних операціями.

Зазначені заходи пов'язані з пошуком та обґрунтуванням джерел фінансування інфраструктурних та логістичних проєктів, посиленням ролі та значення страхового механізму при управлінні ланцюгами постачань, проведенням моніторингу результативності діяльності та оцінюванням ефективності доставки швидкокопсувної

продукції, удосконаленням системи бюджетування та планування економічної діяльності, впровадженням системи контролінгу витрат, доходів транспортних підприємств, формуванням гнучкої тарифної політики на доставку швидкопсувної продукції.

В частині дослідження організаційно-економічних умов системи доставки швидкопсувної продукції доцільно звернути увагу на такі питання, як: формування сукупної ефективності доставки, обґрунтування тарифної політики на перевезення та супутні послуги, удосконалення системи планування як обсягів, так і економічних наслідків доставки, організація ефективного страхового захисту, проблеми фінансування, тощо. Розглянемо особливості реалізації цих напрямів.

Ефективність доставки швидкопсувної продукції забезпечується впливом складної сукупності взаємопов'язаних та взаємообумовлених чинників, що відносяться до внутрішнього економічного механізму транспортних підприємств (чи компанії оператора змішаних чи мультимодальних перевезень), та зовнішнього середовища (макроекономічного впливу, міжнародного простору, грошово-кредитної, валютної, податкової систем країни, умов фінансування інфраструктурних проектів, впливу конкурентного середовища, стейкхолдерів, тощо). Часто мова йде про формування синергетичного ефекту економічної взаємодії. У зв'язку з цим необхідне врахування та дослідження різних видів ефекту як транспортного, так і поза транспортного (для споживача, інших сфер економіки країни та бізнес-простору). Окремим напрямом є оцінка ефективності інвестиційних проектів, що для даної сфери характеризуються значними термінами окупності, а отже вимагають коригування за допомогою дисконтування грошових потоків, складного врахування чинників невизначеності та ризикованості.

Формування тарифної політики на перевезення швидкопсувних вантажів базується на врахуванні таких факторів, як собівартість надання транспортних послуг, рівень тарифів у конкурентів, врахування економічних потреб та інтересів учасників доставки. Останнє є складним завданням, – збалансованість економічних інтересів учасників доставки відповідає об'єктивним економічним законам, таким як закон економії часу, вартості, конкуренції, попиту-пропозиції, пропорційності розвитку, ін. Врахування дії об'єктивних економічних законів, а також гармонізація норм вітчизняного та міжнародного права дозволить встановити більш справедливі ціни на транспортні послуги.

Формування тарифів на доставку швидкопсувної продукції (затратна база та тарифні платежі) доцільно проводити на основі поелементно диференційованого підходу, – із загальної сукупності витратних складових необхідно виокремити ті, що будуть зростати при організації перевезень швидкопсувної продукції (пов'язані з прискоренням доставки, забезпеченням режимності, ін.), ця частка складових тарифу підлягає коригуванню (використання підвищуючих коефіцієнтів), в той же час, існує ряд складових, які не залежать від специфіки транспортування режимних вантажів, вони можуть залишитися незмінними. В цілому такий підхід ґрунтується на дослідженні структури загального тарифу, встановленні зв'язків з тією чи іншою частиною витрат; це дозволить отримати більш обґрунтований і зрозумілий для клієнта тариф, що підвищить конкурентні переваги даного перевізника на ринку транспортних і логістичних послуг.

Оскільки при доставці швидкопсувної продукції виникають специфічні вимоги до умов транспортування (вимоги до швидкості, температурного режиму, пакування, тощо), то і ризики щодо збереженості, вчасності доставки також зростають. Такі ризики пов'язані як з транспортними засобами, безпосередньо, вантажем, так і відповідальністю перед третіми особами. Саме тому необхідно звернути увагу на посилення ролі та значення страхового механізму, який на сьогодні використовується не в повній мірі, зокрема, в частині логістичного забезпечення та організації змішаних перевезень. При цьому значною проблемою є значна пропозиція стандартних страхових послуг і повільний розвиток специфічних, індивідуальних страхових послуг, що враховують специфіку технологічного процесу доставки швидкопсувної продукції.

Розвиток страхового механізму в частині транспортно-логістичного забезпечення ускладнюється й необхідністю розробки спеціальної системи тарифів, що врахує транспортні ризики, ризики економічної взаємодії, особливості формування транзакційних витрат, тощо. Врахування зазначених чинників дозволить диференціювати систему страхових тарифів, зробити її більш прозорою для страхувальника. Крім того, для посилення страхового механізму в даній сфері має більше уваги приділятися підготовці спеціалістів з транспортного страхування. Важливою є й розробка програм страхування, що враховують специфіку перевезень певних видів продукції, аналіз міжнародного досвіду страхового ринку. В цілому, перехід до системи міжнародних стандартів здійснення транспортно-логістичної діяльності, вимагає вдосконалення страхового механізму на різних видах транспорту за рахунок збільшення переліку страхових послуг, застосування комплексних пакетів страхових послуг, зокрема, в частині комплексного страхування відповідальності.

Серед напрямів, які стримують розвиток систем доставки вантажів є недосконала фіскальна політика, відсутність ефективного податкового менеджменту, що стимулював би інвестиційний розвиток транспортної галузі. Підприємства транспортно-логістичної сфери знаходяться в умовах, що передбачають нагальну необхідність оновлення матеріально-технічної бази, саме тому спрямування частини коштів, наданих підприємствам у формі податкових знижок, дозволило б посилити інфраструктурні інвестиційні проекти, що в майбутньому забезпечить більш ефективне наповнення бюджету. В цілому підприємства мають більше використовувати інструменти податкового планування та регулювання, зокрема, такі заходи доцільно реалізовувати в тісній співпраці з іншими перевізниками за підтримки транспортно-логістичних асоціацій.

Проблема фінансування та інвестиційного розвитку транспортно-логістичних проектів в умовах значної обмеженості фінансових ресурсів залишається найбільш складною. Диверсифікація джерел, використання різних можливостей пошуку інвестиційних джерел (власних, кредитних коштів, лізингу, ін.) останнім часом представляє найбільш прийнятну форму залучення джерел фінансування. До цих пір не набула належного розвитку модель державно-приватного партнерства в сфері фінансування інфраструктурних проектів. Водночас, така форма, що полягає в різних методах співпраці між державними органами та бізнес-сектором в ряді країн сприяла задоволенню економічних інтересів учасників транспортування і підтвердила належний рівень ефективності.

Державно-приватне партнерство в сфері транспортно-логістичного забезпечення полягає в об'єднанні інвестиційних ресурсів держави та приватного інвестора, внаслідок чого будуються довготривалі економічні відносини та формуються умови для розвитку інфраструктурних проектів, ефективність яких має транспортний, поза транспортний та загальноекономічний характер з урахуванням синергетичного впливу чинників. Повільний розвиток даного механізму спричинений нестабільністю соціально-економічного середовища в країні, незавершеністю та гальмуванням реформ реального сектору економіки та державного управління, неопрацьованістю нормативно-правової бази. На ліквідацію останнього спрямована Національна транспортна стратегія України до 2030 року (затверджена Постановою КМУ 30 травня 2018 р. № 430-р); крім того, розвиток державно-приватного партнерства відповідає положенням Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [4].

Таким чином, організаційно-економічні умови доставки швидкопсувної продукції, які ґрунтуються на реалізації інструментів планування, тарифоутворення, страхування, податкового менеджменту, фінансування, є спрямованими на формування конкурентних переваг підприємств на ринку транспортних послуг за такими критеріями як швидкість, безпека та ефективність. Формування та реалізація економічних умов при дотриманні принципів системності, інноваційності, збалансованості, координації, ін. дозволить підвищити результативність транспортно-логістичної діяльності.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальшої роботи у даному напрямку. Гарантування якісної та ефективної доставки швидкопсувної продукції є запорукою довготривалих партнерських відносин всіх учасників ланцюга постачань від виробника до споживача.

Важливою передумовою ефективного функціонування ринку транспортних послуг і управління системою доставки є прискорення руху транспортних засобів, оптимізація всіх складових часу перебування ватажу в ланцюгу постачань. Така оптимізація досягається шляхом посилення рівня інтеграції та координації учасників доставки, стандартизацією процедур, мінімізацією непродуктивних втрат часу.

Економічні умови, що формуються як базові, необхідні та достатні, та охоплюють широке коло питань від встановлення тарифів на перевезення швидкопсувної продукції, формування страхового механізму захисту від специфічних ризиків, пошуку джерел фінансування та інвестиційного розвитку до формування загальної ефективності доставки для всіх учасників вимагають системного дослідження та подальшого розвитку в межах організаційно-економічного механізму управління системою доставки швидкопсувної продукції.

Література.

1. Афанасьев К. М. Модель оптимізації системи управління ланцюгами постачань. Інфраструктура ринку. 2017. № 6. С. 250-253.
2. Бочарова Н. А. Удосконалення структури механізму формування ланцюга постачань. Економіка транспортного комплексу. 2019. Вип. 33. С. 45-59.
3. Воркут Т. А., Сопотко О. Ю. Управління постачаннями швидкопсувних продуктів в системах ланцюгів постачань. Вісник НТУ. Серія «Економічні науки». 2018. Вип. 2(41). С. 32-39.
4. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [електронний ресурс]. – доступний з: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
5. Окландер М. А. Логістична система підприємства: Монографія. Одеса. Астропринт. 2004. 312 с.
6. Сич Є. М., Богомолова Н. І. Економіка розвитку залізничного холодотранспорту. К. Аспект-Поліграф. 2003. 223 с.
7. Чорний В. В., Платонов О. І. Принципи економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів. Економічний часопис – XXI: Науковий журнал. 2015. №7-8 (1). С. 50-53.
8. Чухрай Н. І., Гірна О. Б. Формування ланцюга поставок: питання теорії і практики. Монографія. Львів. Інтеллект-Захід. 2007. 232 с.

References.

1. Afanasyev, K. M. (2017), "The model of optimization of supply chain management system", *Infrastruktura rynku – Market infrastructure*, vol. 6, pp. 250–253.
2. Bocharova, N. A. (2019), "Improving the structure of the supply chain formation mechanism", *Ekonomika transportnoho kompleksu*, vol. 33, pp. 45-59.
3. Vorkut, T. A., and Sopotsko, O. Y. (2018), "Supply management of perishable products in systems of supply chains", *Visnik NTU Series «Economy science»*, vol. 2(41), 2018, pp. 32-39.
4. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Resolution "National Transport Strategy of Ukraine until 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (Accessed 30 January 2020).

5. Oklander, M. A. (2004), *Lohistychna systema pidpriemstva* [Logistics system of the enterprise], Astroprint, Odessa, Ukraine.
6. Sych, Y. M. and Bohomolova, N. I. (2003), *Ekonomika rozvytku zaliznychnoho kholodotransportu*, [Economy of development of rail cold transport], Aspekt Polihraf, Kyiv, Ukraine.
7. Chornyi, V. V. and Platonov, O. I. (2015), "Principles of economic security of enterprises in multimodal cargo transportation", *Ekonomichnyi Chasopys – XXI*, vol. 7-8(1), pp. 50-53.
8. Chukhray, N. I. and Hirna, O. B. (2007), *Formuvannia lantsiuha postavok: pytannia teorii i praktyky* [Formation of supply chain: questions of theory and practice], Intellect-West, Lviv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 20.02.2020 р.