

## ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В статье рассмотрена оценка эффективности транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий. Предлагаемая методика оценки эффективности транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий позволяет с минимальными затратами контролировать транспортно-логистическую деятельность любого предприятия агропромышленного комплекса, оперативно корректировать производственный процесс и соответственно, повысить прибыль.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортно-логистическая деятельность, логистическая система, методика оценки эффективности, интегральный показатель, весовой коэффициент, комплексный показатель.

В структуре себестоимости сельскохозяйственной продукции транспортные затраты в зависимости от региона и специализации предприятия составляют 19–21%. Снизить транспортные расходы возможно, применяя логистические принципы управления, при условии внедрения эффективной системы контроля транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий. Решение этой задачи требует постоянного мониторинга элементов транспортно-логистической системы предприятия.

Учитывая многоцелевой характер функционирования сельскохозяйственных предприятий и особенности взаимодействия их отдельных подсистем с внешней средой, достаточно сложно объективно определить эффективность тех или иных транспортных операций, а также их влияние на конечный результат обслуживаемого производственного процесса.

Результативность мероприятий по повышению качества транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий можно оценивать на основании системы ранжирования, построенной на применении оценочного метода, позволяющего определять эффективность расходования финансовых средств и степень достижения поставленных целей.

Оценка эффективности использования финансов предприятия в рамках реализации стратегических целей, предполагает определение экономичности, продуктивности и результативности их использования. По итогам оценки эффективности могут вырабатываться ре-

комендации по оптимизации порядка выбора приоритетных мероприятий (проектов) для финансирования за счет собственных средств.

Результативным можно считать использование финансов в случае, если достигнуты цели, решены стратегические или оперативные задачи. Продуктивным считается использование финансов в случае, когда обеспечивается максимальное соотношение между выпуском продукции, объемом оказанных услуг и другими результатами использования вложенных в производство (в том числе и транспорт) средств и затраченными на получение этих результатов материальными, финансовыми, трудовыми и другими ресурсами. Экономичным можно считать использование финансов в случае, если заданные результаты достигнуты с использованием наименьшего объема собственного капитала или с использованием заданного объема собственных средств достигнуты наилучшие результаты [1].

Целью оценки эффективности использования собственного капитала, инвестируемого в проекты по повышению качества транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий, является получение достоверной информации об эффективности использования вложенных средств, которая может быть использована руководством при корректировке реализации действующих проектов, оптимизации механизмов и процедур предварительной оценки эффективности инновационных проектов и проектов, предлагаемых к финансированию за счет собственных средств предприятия.

Объектами оценки эффективности использования собственного капитала для повышения качества транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий могут быть:

- целевые программы и проекты, финансируемые полностью или частично за счет собственных средств;

- отдельные мероприятия, направленные на повышение качества транспортного обслуживания производственной деятельности, финансируемых полностью или частично за счет собственных средств;

- подразделения предприятия.

Предметом оценки эффективности использования собственного капитала для повышения качества транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий могут быть:

- ожидаемая эффективность использования финансов по планируемым проектам;

- эффективность использования финансов по реализуемым проектам;

- эффективность использования финансов по завершенным проектам.

При определении целей, предмета и объектов оценки необходимо принимать во внимание социально-экономическую значимость мероприятий, направленных на повышение качества транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий, на которые планируется расходовать собственный капитал; наличие рисков неэффективного использования финансовых средств; затраты на проведение мероприятий; ожидаемые результаты от проведения оценки эффективности [2], [3].

Данный метод позволяет по завершению каждого производственного цикла и финансового года в целом определять результативность (рейтинг) по каждому виду производственной деятельности, исходя из интегрального показателя, рассчитываемого на основании комплексных и частных оценочных показателей.

Основными подсистемами логистической системы являются (рис. 1): М1 – закупка; М2 – склады (складское хозяйство); М3 – запасы; М4 – транспорт; М5 – производство; М6 – распределение; М7 – сбыт; М8 – информация; М9 – кадры.

Система ранжирования предполагает формирование комплекса подсистем транспортной логистической системы сельскохозяйственного предприятия в зависимости от заданного критерия оптимальности с учетом взаимосвязи и влияния одного технологического процесса на другой [4], [5].

Интегральный показатель (R) оценки эффективности транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий – это итоговый показатель по предприятию в целом с диапазоном от 1 до 10. Он определяет ранг каждой подсистемы транспортной логистической системы предприятия в общем реестре подсистем логистической системы по завершению реализации конкретного мероприятия (проекта). Учитывая, что сроки реализации мероприятий неодинаковы, целесообразно рассчитывать интегральный показатель за отчетный финансовый период или за период, равный сроку окупаемости самого капиталоемкого мероприятия.

Интегральный показатель за определенный финансовый период реализации мероприятий  $R_m$  рассчитывается исходя из количества пяти оценочных направлений (категорий) результативности мероприятий по формуле:

$$R_m = \frac{R_1q_1 + R_2q_2 + R_3q_3 + R_4q_4 + R_5q_5}{q_1 + q_2 + q_3 + q_4 + q_5},$$

где  $R_i$  – оценочные категории (комплексные показатели);

$q_i$  – весовой коэффициент конкретного комплексного показателя, определяющий степень его влияния на уровень конечного интегрального показателя эффективности мероприятий.

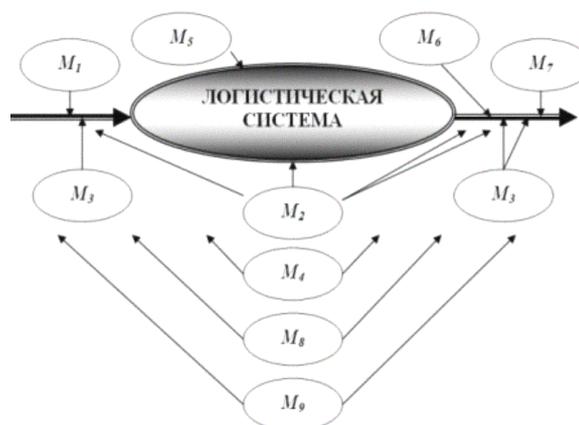


Рисунок 1. Структура логистической системы предприятия

В методике оценки эффективности транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий рассмотрены следующие комплексные показатели:

$R_1$  – управление информационными потоками, управление кадрами.

$R_2$  – управление материальными потоками (закупка, сбыт, распределение, складирование, запасы).

$R_3$  – транспортное обеспечение производственной деятельности.

$R_4$  – технология производства (основной вид деятельности).

$R_5$  – выполнение условий, критериев и показателей производственно-финансового плана.

Весовые коэффициенты конкретного комплексного показателя были определены методом экспертных оценок (по результатам опроса 89 специалистов на 12 сельскохозяйственных предприятиях в Краснодарском крае):  $q_1 = 0,20$ ,  $q_2 = 0,17$ ,  $q_3 = 0,15$ ,  $q_4 = 0,23$ ,  $q_5 = 0,25$ .

Итог ранжирования мероприятий по повышению качества транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий в зависимости от значения интегрального показателя можно оценивать по балльной шкале:

$R \geq 9,0$  – положительная оценка эффективности;

$7,0 \leq R < 9,0$  – удовлетворительная;

$R < 7,0$  – отрицательная.

В организационно-производственных структурах предприятий сельского хозяйства

все функции строго закреплены за конкретными исполнителями, в том числе и транспорт, однако транспортная составляющая фактически присутствует во всех подразделениях. В связи с этим, достаточно сложно однозначно отнести некоторые показатели деятельности сельскохозяйственных предприятий к одному из комплексных показателей ( $R_i$ ). Поэтому в разработанной методике каждый комплексный показатель представляет собой систему частных критериев. Значение частного критерия принимается равным 0, 5 или 10. В случае, если требуемое условие по критерию полностью выполняется, значение принимается равным 10, если есть замечание и критерий выполняется недостаточно качественно – 5, в том случае, если требования по критерию не выполняются – 0.

Весовой коэффициент выбирают исходя степени влияния того или иного критерия на конечный финансовый результат предприятия. Степень влияния определена методом экспертных оценок при достаточной статистической базе исследования.

Предлагаемая методика оценки эффективности транспортного обслуживания производственной деятельности сельскохозяйственных предприятий позволяет с минимальными затратами контролировать транспортно-логистическую деятельность любого предприятия агропромышленного комплекса, оперативно корректировать производственный процесс и соответственно, повысить прибыль.

10.09.2014

#### Список литературы:

1. Балакина, Ю.Ю. Оценка экономической эффективности новых форм и способов транспортного обслуживания на основе инновационной деятельности: дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / Ю.Ю. Бакулина. – Санкт-Петербург, 2006. – 210 с.
2. Навроцкая, Н.А. Трансформация инвестиционно-производственного пространства как условие экономической интеграции / Н.А. Навроцкая, Н.Ю. Сопилко // Вопросы региональной экономики. – 2013. – Т. 15. – № 2. – С. 63–69.
3. Аксенов, И.А. Методика комплексной оценки эффективности инновационного развития транспортной системы / И.А. Аксенов // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 1–2. – С. 358–365.
4. Буклагина, Г.В. Повышение эффективности функционирования системы транспортного обслуживания регионального АПК (на материалах Ставропольского края) / Г.В. Буклагина // Инженерно-техническое обеспечение АПК. Реферативный журнал. – 2003. – № 1. – С. 304.
5. Ландсман, А.Я. Риски и устойчивость финансового обслуживания на транспорте / А.Я. Ландсман // Транспортное дело России. – 2014. – № 1. – С. 64–66.

Сведения об авторах:

**Коновалова Татьяна Вячеславовна**, заведующая кафедрой организации перевозок и дорожного движения Кубанского государственного технологического университета, кандидат экономических наук, доцент

**Мелещенко Ольга Ильинична**, студентка Кубанского государственного технологического университета

350072, г. Краснодар, Московская 2, корпус В.