

через спільне вирішення проблем, гнучкі умови контрактів, розв'язок стратегічних завдань, вільний обмін інформацією. 2. Проведені дослідження на вітчизняному ринку стосовно використання аутсорсингу свідчать про його важливість застосування, водночас, такі негативні чинники як застарілі складські приміщення низького класу; застарілі автопарки; недосконалість податково-законодавчої бази; людський фактор, зокрема, відсутність кваліфікованого персоналу; високий рівень інфляції, який спричиняє спад інвестиційної активності є тим гальмівним механізмом, що не сприяє їх активному розвитку. Але не зважаючи на це, аутсорсинг сьогодні виступає пріоритетним напрямком розвитку економіки для підприємств в сучасних умовах глобалізації та жорсткої конкуренції. 3. Серед європейських науковців існують різні думки щодо ефективності діяльності "віртуального логістичного постачальника" у майбутньому. Загалом можна очікувати, що логістичні інтегратори орієнтуватимуться на стратегію цінового лідерства, оскільки зможуть вибрати з існуючої пропозиції на ринку найбільш відповідну та ефективну. У свою чергу логістичні постачальники з власними потужностями намагатимуться отримати лідерство у сфері якості, оскільки мають змогу безпосередньо виконати послугу, мають більше інформації щодо напрямів удосконалення якості послуг, ніж віртуальний оператор.

Література

1. Чухрай Н. І. Особливості функціонування логістичних провайдерів в ланцюгу поставок / Н. І. Чухрай, О. Б. Гірна // Економічний вісник університету. – Переяслав-Хмельницький. – 2008. – № 5. – С. 291–294.
2. Селезнев А. А. Логистический аутсорсинг [Електронний ресурс] / А. А. Селезнев. – Режим доступу : <http://www.centerpro.com/index.php> (10 листопада 2010р.).
3. Бравар Ж-Л. Эффективный аутсорсинг. Понимание, планирование и использование успешных аутсорсинговых отношений / Ж-Л. Бравар, Р. Морган – М. : Баланс Бизнес Букс, 2007.
4. Крикавський Є. Логістика. Основи теорії : [підручник] / Є. В. Крикавський. – Львів : Національний університет "Львівська політехніка", „Інтелект+", 2004. – 416 с.
5. Бауэрсокс Дональд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Дональд Дж. Бауэрсокс, Дэйвид Дж. Клосс. – [2-е изд.]. – М. : ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. – 640 с.
6. Фалович В. А. Аутсорсинг в адаптації ланцюгів поставок до змінного середовища / В. А. Фалович // Вісник Хмельницького національного університету. – 2009. – № 5. – С. 187–190.
7. Аутсорсинг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ru.wikipedia.org/wiki>. – Дата звернення : 10 листопада 2010 р.
8. Гірна О. Б. Теоретичні та прикладні аспекти функціонування аутсорсингу / О. Б. Гірна, Н. В. Ванчугова // Тези доповідей VII Міжнародної науково-практичної конференції ["Маркетинг та логістика в системі менеджменту"]. – Львів : Вид-во НУ "ЛП", 2008. – С. 88–89.
9. Чухрай Н. Формування ланцюга поставок: питання теорії та практики : [монографія] / Н. І. Чухрай, О. Б. Гірна. – Львів : "Інтелект-Захід", 2007. – 232 с.
10. Управление цепями поставок / [под. ред. Дж. Гатторни ; пер. с 5-го англ. изд.]. – М. : ИНФРА-М, 2008. – 670 с.
11. Горбенко О. В. Розвиток діяльності логістичних провайдерів в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09govpau.pdf

Надійшла 14.09.2010

УДК 658.589

Л. М. ДЕДЯЄВА
ПВНЗ "Європейський університет"

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ У СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В статті встановлено фактори, які визначають актуальність інноваційного розвитку підприємств України у сфері міжнародних перевезень. Сформульовано основні напрямки та шляхи реалізації інноваційної політики. Надано оцінку впливу світової фінансової кризи на діяльність підприємств-перевізників та окреслені шляхи подолання її наслідків і підвищення економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень.

In article factors which determine a urgency of innovative development of the enterprises of Ukraine in sphere of the international transportations are established. The basic directions and ways of realization of an innovative policy are formulated. The estimation of influence of global financial crisis on activity of enterprises-carriers and the outlined ways of overcoming of its consequences and increase of economic efficiency of the international automobile transportations is given. Ключові слова: інновації, інноваційна діяльність, інноваційний розвиток, перевезення, міжнародні перевезення.

Ключові слова: інноваційний розвиток, підприємства-перевізники.

Геополітичне положення України, її потужна транспортна система і інфраструктура обумовлюють

потенційну зацікавленість включення її в систему Євразійських міжнародних транспортних перевезень. Це реальний крок до повномасштабної участі у європейській інтеграції. Для реалізації транспортного потенціалу України необхідний подальший розвиток інноваційного потенціалу системи міжнародних перевезень і в першу чергу підприємств-перевізників.

Аналіз літератури свідчить про наявність різних підходів і методичних засобів щодо обґрунтування інноваційної системи доставки товарів у міжнародних перевезеннях. Логістичні підходи стосовно проблем інноваційного розвитку та підвищення економічної ефективності міжнародних автоперевезень знайшли відображення в наукових працях вчених: Гаджинського О.М., Голикова Е.А., Гончарова В.М., Корчагіна В.О., Ляпіна С.О., Смахова А.А.

Економічна ефективність міжнародних транспортних перевезень залежить від правильно сформованої транспортної системи. Транспортно-технологічний ланцюг включає інформацію про вантаж, технічні засоби, які використовуються, операційну схему доставки з необхідною кількістю механізмів, чисельністю виконавців і трудомісткістю робіт.

Метою роботи є розробка заходів щодо реалізації інноваційного потенціалу підприємств у сфері міжнародних автомобільних перевезень. Об'єктом дослідження є підприємства України, які виконують міжнародні автомобільні перевезення вантажів. Предметом дослідження є комплексна оцінка і аналіз інноваційного потенціалу підприємств у сфері міжнародних перевезень.

Для реалізації цієї мети поставлені наступні задачі дослідження: провести аналіз сучасного стану системи надання послуг із міжнародних перевезень вантажів автотранспортом та оцінку її забезпечення, виявити тенденції інноваційного розвитку цієї системи та намітити шляхи вдосконалення з метою досягнення необхідного рівня ефективності та якості функціонування вказаної системи.

Головними проблемами, які стримують інноваційний розвиток підприємств транспортної галузі є недостатнє оновлення основних фондів транспорту; повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями; низький рівень інформатизації транспортного процесу; недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту.

Дуже гострою проблемою для всіх міжнародних перевізників є зменшення обсягів замовлень на перевезення і як наслідок зниження прибутків. В 2009 році загальний обсяг міжнародних автомобільних перевезень, виконаних вітчизняними й закордонними автоперевізниками, склав 140 млн тонн. Цей показник зменшився на 25% від аналогічного показника попереднього року.

У більшості перевізників місяцями простоюють від 30 до 70% пересувного складу підприємства і це вбачається нормальним, в той час як у минулі роки простій одного автомобіля вважався майже катастрофою. Об'єм перевезень знизився практично на 50–70%. Одночасно майже на такий же рівень знизились суми фрахтів. Така ситуація склалася завдяки накладенню декількох негативних факторів: світова фінансова криза, сезонне зниження об'єму перевезень, суттєве зменшення імпорту товарів та падіння курсу національної валюти.

Ринок міжнародних автоперевезень характеризується доволі жорсткою конкуренцією. Значно посилюється втручання іноземних перевізників на територію України. Посилили свої позиції перевізники з Польщі, Росії, Білорусі, Молдови, та країн Балканського регіону. За даними Державної митної служби з 2006 р. по сьогоднішній час доля національного перевізника при експортних перевезеннях знизилась на 9%, при імпортних – на 7%. Поки що зберігається паритет, оскільки іноземці не перевищили 50% загального обсягу міжнародних перевезень в Україні. Однак є загроза, що найближчим часом іноземні перевізники захоплять біля 60% українського ринку і немає ніякої можливості перешкодити цьому явищу.

Враховуючи це, для підвищення економічної ефективності міжнародних перевезень перевізнику треба визначитись, які саме потоки вантажів за напрямками, номенклатурою і ставками фрахту він має обслуговувати у прогнозованому періоді.

Кількісний склад парку колісних транспортних засобів перевізник розраховує виходячи з наявної та перспективної роботи, експлуатаційних чинників і термінів виконання кругорейсів, обмежень дозвільної системи та візової підтримки.

Оскільки європейськими країнами передбачено обмеження ввозу з України пального, перевізнику доцільніше мати транспортні засоби з економічними двигунами, а у разі перевезень в інших напрямках – транспортні засоби мають бути з максимальними стандартними ємностями для пального. Вказаний чинник є доволі важливим, бо паливна складова в собівартості перевезень складає від 30 до 40 відсотків.

Кожен із напрямків міжнародних автомобільних перевезень вирізняється певними витратами на забезпечення рейсів. Забезпечення рейсів – це прямі витрати перевізника на виконання конкретних рейсів. До них відносять оплату митних і дозвільних процедур, оплату автобанів та поромів, добову плату за перебування у Польщі, оплату мийок і стоянок. Їх питома вага у загальних видатках перевізника сягає 10–12%. До витрат, що відносяться до виконання конкретних рейсів, також відносять доплату водіям-міжнародникам за роз'їзний характер роботи, яка складає приблизно 7–9% від загальних витрат.

Для попереднього економічного аналізу «портфеля замовлень» перевізник визначає суми витрат, які йдуть на виконання перевезень по конкретних кругорейсах. А саме: витрат на паливо, на доплату водіям за

роз'їзний характер роботи та на забезпечення рейсів. Суму цих трьох складових загальних витрат треба помножити на коефіцієнт 2 і порівняти із запропонованими або розрахунковими ставками фрахту. Якщо ставки фрахту перевищують подвійні суми цих витрат на рейси, то їх можна розглядати як вигідні. Якщо вони менше, то це означає, що запропоновані ставки фрахту не забезпечують принаймні незбитковість перевезень на кругорейсах.

Другою за значенням складовою загальних витрат перевізника є розмір амортизаційних відрахувань або інших видів відшкодування вартості транспортних засобів. Їх частка у собівартості перевезень сягає 15-20%. Для перевізника дуже важливим є спосіб отримання рухомого складу – купівля за власний кошт з накопичень з амортизаційних відрахувань, прибутку від перевезень або інших видів діяльності; лізинг транспортних засобів; запозичення або отримання банківського кредиту на придбання; надання автотранспорту у вигляді інвестицій. Треба відзначити, що на сьогоднішній день останні два способи є проблематичними, тому що в Україні майже припинено кредитування та інвестування в економіку. Тому у виробничій програмі перевізника повинні бути розглянуті інші варіанти розвитку парку автомобілів, якщо такий передбачено попередніми розрахунками.

Виробнича програма має бути розроблена таким чином і вибрана така схема розвитку за кількісним та якісним складом транспортних засобів, щоб надходження за надання транспортних послуг гарантовано забезпечували відшкодування на амортизацію, лізинг або кредит. Треба врахувати обставини стосовно збалансування методики відшкодування вартості транспортних засобів і форми оплати послуг з перевезень.

Амортизацію та інші види відшкодувань треба нараховувати по пробігу автотранспортних засобів, виходячи з тонно-кілометрової роботи. Але у практичній діяльності міжнародні перевізники застосовують не покілометровий тариф, а ставку фрахту за певний рейс. Для узгодження у цій ситуації розміру ставки фрахту і відшкодувань вартості транспортного засобу, перевізник має розрахувати мінімальний щоденний розмір надходжень на автомобіль, навіть коли транспортний засіб простоє.

Якщо припустити, що балансова вартість нового автопотяга складає 150 тисяч доларів США, строк служби автопотяга – 10 років, то на відшкодування вартості автопотяга на рік припадає 15 тисяч доларів США, на місяць – 1250 доларів США.

Коли замовник буде сплачувати 1 долар США за кілометр пробігу, що є доволі високою ціною, то цих коштів вистачить перевізнику хіба що для покриття амортизації. А ще треба врахувати витрати на паливо, оплату праці водіїв, оплату дозвільних і митних документів, витрати на технічне обслуговування та ремонт, накладні витрати.

Важливу роль у виробничій програмі відіграє технічне обслуговування і ремонт рухомого складу автомобільного транспорту. На ці роботи припадає 10–15% загальних витрат перевізника. Організацію цієї роботи можна влаштувати по різному – створити власну повномасштабну матеріально-технічну базу, пункт для проведення окремих видів робіт або проводити регламентовані і ремонтні роботи на стороні.

Створювати власний сервісний центр для автомобілів, що відповідають вимогам екологічної безпеки не нижче Євро-4, можна при достатньо великому парку не нових транспортних засобів одного виробника, які уже були у використанні і потребують доволі частих ремонтів. Крім того, перевізник повинен мати достатньо коштів для оренди земельної ділянки, придбання спеціалізованого обладнання, будівництва виробничих споруд та навчання персоналу. Для дрібних перевізників краще виконувати регламентовані і ремонтні роботи на фірмових підприємствах автосервісу.

Принципи і методи управління на підприємствах, зайнятих міжнародними перевезеннями, значною мірою залежать від запропонованої форми організації. При організації бізнесу з міжнародних вантажних перевезень розробник виробничої програми має визначитися з організаційною формою перевізника і системою оподаткування.

Спрощена система оподаткування за певних умов забезпечує зменшення суми податків, що сплачуються. Проте ця система оподаткування для юридичних і фізичних осіб має певні обмеження стосовно вкладів засновників чи учасників, які не є суб'єктами малого підприємництва, в статутному фонді; суми виручки від надання послуг та кількості працюючих.

Визначившись із функціями і обсягами послуг, які надаватимуться перевізником, опрацьовується організаційна структура і чисельність керівників, спеціалістів, водіїв та робітників суб'єкта підприємницької діяльності, форма і розміри оплати їхньої праці, видатки на облаштування або оренду офісу, оргтехніку, засоби зв'язку та накладні витрати. В автотранспортному підприємстві заробітна плата водіїв складає 4 - 5%, видатки на зв'язок – приблизно 2%, накладні витрати, включаючи заробітну плату апарату управління та страхові внески – 7–10%.

Таким чином, можна виділити наступні засади розробки виробничої програми підприємства-перевізника, які будуть сприяти підвищенню економічної ефективності міжнародних перевезень: оптимальний вибір потоків вантажів за напрямками, номенклатурою і ставками фрахту; ретельний облік кількісного складу технічного парку транспортних засобів з економічними двигунами; урахування відшкодувань вартості транспортних засобів при розробці виробничої програми; амортизацію та інші види відшкодувань нараховуються по пробігу автотранспортних засобів і калькуляція оплати послуг з перевезень теж розраховується виходячи з тонно-кілометрової роботи,

В результаті впровадження запропонованих рекомендацій приватне підприємство буде відповідати сучасним вимогам замовників при здійсненні перевезень за кордон, зможе зменшити накладні витрати при експлуатації транспорту, гарантувати терміни доставки вантажів, раціоналізувати процес підготовки і здійснення перевезень, планувати перевезення на перспективу, підвищити рівень безпеки, гарантувати збереження вантажу під час доставки.

Таким чином, рекомендовані заходи впровадження конкретних пропозицій інноваційної політики, спрямованої на покращення індустріального потенціалу, технологій і менеджменту міжнародних перевезень дозволить оптимізувати організацію автотранспортних перевезень, що підвищить ефективність діяльності підприємств транспортної галузі.

Література

1. Гаджинский А. М. Логистика / Гаджинский А. М. – М. : Транспорт, 1999. – 227 с.
2. Геєць В. М. Інноваційні перспективи України / В. М. Геєць, В. П. Семиноженко. – Харків : Константа, 2006. – 272 с.
3. Голиков Е. А. Маркетинг и логистика / Голиков Е. А. – М., 1999. – 410 с.
4. Концептуальні основи реалізації конкурентної стратегії підприємств регіону в умовах інноваційного розвитку та організації лізингових відносин : монографія / [В. М. Гончаров, Д. В. Солоха, В. Ю. Припотень та ін.]. – Донецьк : СПД Куприянов, 2010. – 366 с.
5. Оптимизация процессов грузовых перевозок : монография / [В. А. Корчагин, С. А. Ляпин, Ю. Н. Деречинский, С. В. Коверга]. – Донецьк : СПД Куприянов В. С., 2009. – 234 с.
6. Наукова та інноваційна діяльність підприємств в Україні / Держкомстат. – К., 2005.
7. Смехов А. А. Основы транспортной логистики / Смехов А. А. – М. : Филин, 1997. – 772 с.

Надійшла 18.10.2010

УДК 368:339.138

Є. М. ЗАБУРМЕХА

Хмельницький національний університет

СТРАХОВА ДІЯЛЬНІСТЬ ЯК ОБ'ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ МАРКЕТИНГУ

В статті розглянуті різні аспекти поняття «страхування», надане власне визначення страхової діяльності з позиції маркетингу. Наведено трактування понять «страхова послуга» та «страховий продукт», зазначена важливість правильності використання цих понять у діяльності страховиків.

The article deals with various aspects of the concept of «insurance» provided its own definition of insurance from the perspective of marketing. Apply interpretation of the terms «insurance service» and «insurance product» referred to the importance of correct uses of these concepts in the activities of insurers

Ключові слова: страхування, страхова діяльність, страховий продукт, страхова послуга, страховий товар.

Постановка проблеми. Незважаючи на кризові процеси, які відбуваються в економіці країни, страховий ринок продовжує свій розвиток. Посилення конкурентної боротьби серед страховиків вимагає від компаній розширення асортименту послуг, підвищення якості обслуговування, розробки програм лояльності тощо. Останнім часом дуже часто застосовуються поняття «страхова діяльність», «страховий продукт» та «страхова послуга». Проте, слід зазначити, що сьогодні відсутнє однозначне їх трактування. З'ясування особливостей цих двох понять є дуже важливим для визначення правильності їх використання страховиками. Відсутність же єдиного визначення цих понять викликає розгубленість серед страхувальників та зниження і без того невисокого попиту на страховому ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Поняття «страхування» розглядалося багатьма науковцями, серед яких С.С. Осадець, М.М. Александрова, Л. Корчевська, Л. Юрченко, П.Л. Штефюк, О. Зубець та інші. Серед праць вітчизняних та зарубіжних вчених часто зустрічається поняття «страхова діяльність», але відсутнє його визначення. Також немає однозначного трактування таких термінів, як «страховий продукт» та «страхова послуга», тому окреслена проблема потребує подальших досліджень.

Метою статті є дослідження понять «страхування» та «страхова діяльність», та узагальнення понять «страховий продукт» і «страхова послуга» задля полегшення подальшого використання цих інструментів у діяльності страховиків.

Виклад основного матеріалу. Страхування як одна з найдавніших історичних категорій суспільно-економічних відносин між людьми є невід'ємною частиною виробничих відносин.

На думку західних філологів термін «страхування» має латинське походження і має в основі слова «securus» та «sine cura» які перекладаються як безтурботний. У слов'янських мовах поняття страхування пов'язувалось зі словом «страх». Тому досі вираз «страхування» вживається у значенні «підтримка», «гарантія успіху» тощо.