УДК 338.4 М30

DOI: <https://doi.org/10.32847/business-navigator.57-26>

Мазур Ю.В.,

здобувач наукового ступеня,

*Навчально-науковий інститут менеджменту, економіки та фінансів
Міжрегіональної Академії управління персоналом*

Mazur Julia,

*Candidate of Science Degree Educational and Scientific,
Institute of Management, Economics and Finance,
JSC Higher education institution
“Interregional Academy of Personnel Management”*

ОСНОВНІ ПІДХОДИ ДО РЕЙТИНГОВОЇ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ, ЩО НАДАЮТЬ ПОСЛУГИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Мазур Ю.В. Основні підходи до рейтингової оцінки ефективності діяльності підприємств, що надають послуги перевезення вантажів. У статті доведено, що існує необхідність надання рейтингової оцінки ефективності діяльності підприємств, що надають транспортні послуги. Для оцінювання ефективності логістичного ланцюга низки країн використовується Індекс ефективності логістики (Logistics performance index, LPI). Відповідно до рейтингу LPI найбільш розвинені логістичні системи мають Сингапур, Німеччина, Нідерланди, Японія, Великобританія, Гонконг (Китай), Швеція, Бельгія, Фінляндія, Данія, США тощо. У практиці транспортних компаній – перевізників вантажів у РФ відомий рейтинг «Логістичний оператор Росії», що базується на використанні методу вагових коефіцієнтів та визначенні сумарного показника на основі семи основних критеріїв. З 2018 р. у РФ серед транспортно-логістичних компаній і вантажовласників проводиться незалежний рейтинг “Logistic Chain Performance Rating” (LCPR™).

Ключові слова: автомобільний транспорт, послуги перевезення вантажів, рейтингова оцінка, ефективність діяльності перевізників, Індекс ефективності логістики.

Мазур Ю.В. Основные подходы к рейтинговой оценке эффективности деятельности предприятий, предоставляющих услуги перевозки грузов. В статье доказано, что существует необходимость предоставления рейтинговой оценки эффективности деятельности предприятий, оказывающих транспортные услуги. Для оценивания эффективности логистической цепи ряда стран используется Индекс эффективности логистики (Logistics performance index, LPI). Согласно рейтингу LPI наиболее развитые логистические системы имеют Сингапур, Германия, Нидерланды, Япония, Великобритания, Гонконг (Китай), Швеция, Бельгия, Финляндия, Дания, США и т. д. В практике транспортных компаний – перевозчиков грузов в РФ известен рейтинг «Логистический оператор России», который базируется на использовании метода весовых коэффициентов и определении суммарного показателя на основе семи основных критериев. С 2018 г. в РФ среди транспортно-логистических компаний и грузовладельцев проводится независимый рейтинг “Logistic Chain Performance Rating” (LCPR™).

Ключевые слова: автомобильный транспорт, услуги перевозки грузов, рейтинговая оценка, эффективность деятельности перевозчиков, Индекс эффективности логистики.

Mazur Julia. The basic approaches to rating of efficiency of activity of the enterprises providing cargo transportation services. The article proves that the market of road haulage is an important sector of economic

activity of EU countries. The pace of change in transportation is an indicator of changes in the economy of countries. Thus, the factors of the negative impact of the environment on the performance of road transport in European countries during 2014–2017, were such as: reduction of trade turnover of these countries from Russia due to EU sanctions; increased competition in the road haulage market; Strengthening EU requirements for rolling stock and workers' social guarantees, adopting the International Road Freight Charter in the ECMT multilateral quota system; the growth of cabotage (in Croatia, Sweden and Lithuania) and cross road transport (in Italy, the United Kingdom and Ireland), etc. An important part of the transport sector is the quality of the cargo transportation services provided. In this regard, there is a need to rate the performance of transport service providers. The Logistics Performance Index (LPI), prepared by the World Bank and the Turku School of Economics, is used to evaluate the performance of the logistics chain in several countries. The evaluation was conducted in 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, and 2018 in 160 countries. According to the LPI rating, the most advanced logistics systems are in Singapore, Germany, the Netherlands, Japan, the United Kingdom, Hong Kong (China), Sweden, Belgium, Finland, Denmark and the USA. In the practice of transport companies – freight carriers in the Russian Federation known rating “Logistics operator of Russia”, based on the use of the method of weighting coefficients and determination of the total indicator on the basis of seven basic criteria. Since 2018, the Logistics Chain Performance Rating (LCPR™) has been held in the Russian Federation among transport-logistics companies and cargo owners. Its peculiarities are that the evaluation of the participating companies takes into account qualitative criteria, such as: efficiency, professionalism of teams, adaptability and innovation, and not only the income received by the company in the previous reporting period.

Key words: automobile transport, cargo transportation services, rating score, efficiency of carriers, Logistics Performance Index.

Постановка проблеми. Транспорт є провідною сферою світової економіки, що здійснює перевезення пасажирів і вантажів. В умовах ринкової економіки роль транспорту істотно зросла. Від якості його роботи залежить не тільки стан самої транспортної сфери, але й розвиток усіх видів економічної діяльності, які обслуговує транспорт. З одного боку, ефективна робота транспорту впливає на ефективність діяльності підприємств, а з іншого боку, в умовах ринку без транспорту неможливий обмін товарами, отже, неможливий сам ринок, тому транспорт є найважливішим елементом ринкової інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам розвитку сучасної логістики, діяльності перевізників вантажів присвятили свої дослідження такі українські та зарубіжні вчені, як В. Банько, Х. Беспалюк, Д. Бенсон, М. Білозенцева, В. Борковий, В. Загорський, С. Крикавський, О. Кузьмін, С. Мірошніченко, Т. Наконечна, М. Окландер, Л. Харсун, Н. Чухрай, В. Шинкаренко, Н. Ярайкіна. Проте в наукових джерелах наведених авторів не приділено достатньої уваги узагальненню методичних підходів до рейтингової оцінки ефективності діяльності перевізників вантажів.

Формулювання завдання дослідження. Метою статті є дослідження основних підходів до рейтингової оцінки ефективності діяльності підприємств, що надають послуги перевезення вантажів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ринок автоперевезень вантажів є важливим сектором економічної діяльності країн ЄС. Сфера перевезень вантажів автомобільним транспортом у країнах ЄС динамічно розвивається, про що свідчать дані, представлені в табл. 1.

Так, протягом 2013–2017 рр. відбулося збільшення вантажообігу в Литві (на 44,10%), Польщі (на 31,08%), Іспанії (на 18,75%), Австрії (на 17,46%), Фінляндії (на 14,29%), Великій Британії (10,92%), Німеччині (на 2,43%). Однак у таких країнах, як Італія, Франція та Швеція, спостерігається зниження показників діяльності автомобільного транспорту, а саме в Італії вони зменшилися на 11,76%, у Франції – на 1,05%, у Швеції – на 0,12%.

Водночас у цих країнах зріс вантажообіг залізничного транспорту, а саме в Італії він збільшився на 18,10%, у Франції – на 3,99% у Швеції – на 4,19% [1] (рис. 1).

На основі аналізу статистичної інформації нами встановлено, що обсяг вантажообігу автомобільного транспорту перевищив вантажообіг залізничного транспорту у 2017 році таким чином: в Іспанії він більше у 21,7 рази, у Великій Британії – у 9,1 рази, в Польщі – у 6,4 рази, у Франції – у 4,9 разів, в Італії – у 4,7 разів (рис. 2).

Темпи зміни транспортних перевезень є індикатором змін в економіці країн [3–5]. Так, факторами негативного впливу зовнішнього середовища на показники діяльності автомобільного транспорту в країнах Європи протягом 2014–2017 рр. виявились такі.

1) Скорочення торговельного обігу цих країн з Російською Федерацією внаслідок санкцій ЄС, отже, зменшення потреб у зовнішніх перевезеннях. У 2015 р. порівняно з 2014 р. вантажоперевезення на автомобільному транспорті в РФ з Італії скоротилися на 27,78%, Фінляндії – на 27,26%, Франції – на 27,98% (ці країни мали тісні торгові зв'язки з РФ) [2; 3; 6; 7]. У 2018 р. ввезення вантажів автомобільним транспортом з Європи в Росію скоротилися на 4,2% порівняно з 2017 р. Найбільше падіння обсягу вантажних перевезень в Росію спостерігалось з таких країн, як: Нідерланди (243,2 тис. т, або 40,6%); Австрія (15,8 тис. т, або 12,1%); Італія (11,7 тис. т, або 3,2%); Естонія (10,7 тис. т, або 11,4%); Словаччина (6,0 тис. т, або 9,8%). Значне зниження кількості вантажоперевезень з РФ було зафіксовано в таких країнах, як Нідерланди (109,3 тис. т, або 46,9%); Іспанія (80,1 тис. т, або 77,3%); Бельгія (14,2 тис. т, або 14,2%); Великобританія (3,7 тис. т, або 53,4%); Італія (3,0 тис. т, або 2,2%) [6].

2) Посилення конкуренції на ринку автомобільних перевезень, адже значну частку європейського транспортного ринку зайняли перевізники зі Східної Європи в загальному обсязі міжнародних вантажоперевезень, виконаних європейськими перевізниками, 42% належать автоперевізникам зі східноєвропейських країн (з Польщі, Литви, Словаччини, Чехії, Румунії, Угорщини, Болгарії) (табл. 2) [3; 6].

Таблиця 1

Тенденції зміни вантажообігу автомобільного та залізничного транспорту в країнах Європи протягом 2013–2017 рр. (млн. т/км)

Країна	2013 р.	2014 р.	Темп зміни, %	2015 р.	Темп зміни, %	2016 р.	Темп зміни, %	2017 р.	Темп зміни, %
Автомобільний транспорт	Австрія	15,52	107,02	17,16	103,31	18,09	105,42	18,40	101,71
	Велика Британія	140,87	136,87	97,16	151,80	110,91	157,66	103,86	156,06
	Іспанія	192,59	195,76	101,65	209,39	106,96	216,99	103,63	231,11
	Італія	120,16	110,41	91,89	110,46	100,05	106,58	96,49	106,38
	Литва	26,34	28,07	106,57	26,49	94,37	30,97	116,91	39,10
	Німеччина	305,71	310,14	101,45	314,82	101,51	315,77	100,30	313,14
	Польща	259,71	262,86	101,21	273,11	103,90	303,56	111,15	348,56
	Фінляндія	24,43	23,40	95,78	24,49	104,66	26,85	109,64	27,98
	Франція	165,32	159,53	96,50	148,71	93,22	151,21	101,68	162,62
	Швеція	38,63	38,81	100,47	38,10	98,17	39,27	103,07	38,55
Залізничний транспорт	Австрія	19,56	20,75	106,04	20,81	100,33	21,36	102,63	22,26
	Велика Британія	22,40	22,14	98,85	19,34	87,35	17,05	88,16	17,17
	Іспанія	9,37	10,30	110,00	10,81	104,94	10,64	98,45	10,66
	Італія	19,04	20,16	105,88	20,78	103,10	22,71	109,29	22,65
	Литва	13,34	14,30	107,22	14,04	98,11	13,79	98,25	15,41
	Німеччина	112,61	112,63	100,01	116,63	103,55	116,16	99,60	112,23
	Польща	50,88	50,07	98,41	50,60	101,06	50,65	100,09	54,80
	Фінляндія	9,47	9,60	101,33	8,47	88,25	9,46	111,66	10,36
	Франція	32,23	32,60	101,14	34,25	105,08	32,57	95,09	33,44
	Швеція	20,97	21,30	101,55	20,70	97,20	21,41	103,42	21,84

Джерело: розроблено на основі джерел [1; 2]

3) Посилення вимог ЄС щодо рухомого складу транспорту та соціальних гарантій працівників, прийняття Хартії якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень у системі багатосторонньої квоти ЄКМТ 5 червня 2015 р. [5; 6].

Згідно з Регламентом (ЄС) № 1071/2009 автомобільний перевізник (як національний, так і міжнародний) повинен відповідати таким чотирьом критеріям:

– бути зареєстрованим в одній з країн ЄС та утримувати офіс, у якому забезпечується постійний доступ до основних документів, пов'язаних з його господарською діяльністю;

– мати добре ім'я (незаплямовану репутацію), тобто відсутність серйозних порушень законодавства;

– розпоряджатися достатніми фінансовими коштами (на своєму рахунку мати кошти з розрахунку не менше 9 тис. євро, якщо він використовує один транспортний засіб, і додатково по 5 тис. євро на кожний наступний);

– володіти відповідними професійними навичками.

28 травня 2015 р. в м. Лейпциг міністри транспорту країн – членів Міжнародного Транспортного Форуму, зокрема України, підписали Хартію Якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень, яка набула

Рис. 1. Темп зміни вантажообігу у країнах Європи протягом 2013–2017 рр. (% до попереднього року)

Джерело: розроблено на основі джерел [1; 2]

Рис. 2. Вантажообіг автомобільного та залізничного транспорту в країнах Європи у 2017 р. (млрд. ткм)

Джерело: розроблено на основі джерела [2]

чинності 1 січня 2016 р. Положення Хартії Якості містять вимоги до перевізників, які мають намір здійснювати міжнародні автомобільні вантажні перевезення. Зокрема, автоперевізники повинні відповідати таким вимогам:

- реєстрація як суб'єкта господарювання в країні – члені ЄС;
- бездоганна ділова репутація;
- належний фінансовий стан;
- професійно компетентні менеджери та водії [9].

4) Зростання каботажних (у Хорватії, Швеції та Литві) та перехресних автомобільних перевезень (в Італії, Великобританії та Ірландії) тощо [2]. Каботажні автомобільні перевезення є такими, за яких місця завантаження та розвантаження розташовані в одній країні, а виконує їх автомобіль, що зареєстрований в іншій країні. Згідно з основним правилом Директиви ЄС 1072/2009 після здійснення міжнародного (транскордонного) перевезення допускається не більше трьох каботажних перевезень, далі автомобіль повинен зробити міжнародне (транскордонне) перевезення, факт якого підтверджується CMR-накладними [6].

Трафік каботажних перевезень Німеччиною у 2016 р. збільшився на 30,8% порівняно з попереднім роком, склавши 5,8% (+1,3%) від загального обсягу вантажних перевезень автошляхами Німеччини. Ці дані надало Федеральне агентство з вантажних перевезень (BAG) у звіті «Каботаж на автомобільному вантажному транспорті 2016». Доповідь описує розвиток ситуації з автотранспортом в Німеччині та Європейському Союзі.

Стійкою тенденцією останніх років є значне збільшення каботажних перевезень територією Німеччини транспортними засобами, зареєстрованими в нових країнах – членах ЄС. Частка польських компаній у 2016 р. досягла 57,2% [10].

Наприкінці 2018 р. Єврокомісією було розроблено «Пакет мобільності», в рамках якого запропоновано

змінити правила каботажу, зокрема не обмежувати кількість каботажних перевезень протягом п'яти днів, оскільки 20–25% великогабаритного вантажного транспорту в Європі (у 2015 р. – 23%) рухається порожнім; зобов'язати вантажівку повертатися в країну реєстрації кожні 8 тижнів; передбачити 3 операції каботажу протягом 7 днів, а потім 60-годинний період відпочинку; враховувати те, що нові правила праці та відпочинку передбачають, що 45-годинний відпочинок у кабіні неможливий (хоча по всій Європі не вистачає близько 400 тисяч паркувальних місць); запровадити повернення водія один раз на 4 тижні для регулярного щотижневого відпочинку в країну реєстрації компанії. Це рішення негативно вплинуло на діяльність дрібних перевізників Литви, виштовхуючи їх з ринку [11].

Специфічною особливістю роботи вантажного автомобільного транспорту є необхідність його взаємодії з іншими учасниками ланцюга поставок, а саме постачальниками товарів, експедиторами, іншими видами транспорту, складськими операторами, митними брокерами. Автомобільний транспорт – це один з елементів ланцюга поставок, від роботи якого залежить надійність логістичного ланцюга загалом. З іншого боку, стан інфраструктури та координація роботи всіх учасників ланцюга впливають на ефективність роботи автомобільного транспорту.

Важливою складовою частиною транспортної сфери є якість наданих послуг щодо перевезення вантажів. Компанії, що працюють на транспортному ринку, конкурують між собою, намагаючись залучити клієнтів. У зв'язку з цим існує необхідність надання рейтингової оцінки ефективності діяльності підприємств, що надають транспортні послуги.

Найчастіше рейтинги кращих у світі компаній, зокрема транспортних, проводять професійні друковані видання. Їх фахівці враховують декілька факторів, а саме статистичні показники щодо прибутковості й обігу, відгуки професійних експертів, узагальнені

думки користувачів послугами тієї чи іншої компанії. Однак найчастіше рейтинг транспортних компаній формують відповідно до прибутку, який вони отримали за минулий рік.

Для оцінювання ефективності логістичного ланцюга низки країн використовується Індекс ефективності логістики (Logistics performance index, LPI), підготовлений Всесвітнім Банком і Школою економіки Турку та вперше опублікований в доповіді "Connecting to Compete" у 2007 р. Оцінювання було проведено у 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 рр. по 160 країнах світу [12].

LPI заснований на всесвітньому опитуванні операторів на місцях (глобальні експедитори та експрес-перевізники), надаючи відгуки про «доброзичливість» логістики країн, у яких вони працюють, і тих, з якими вони торгують. Вони поєднують глибокі знання про країни, в яких вони працюють, з поінформованими якісними оцінками інших країн, у яких вони торгують та щодо яких мають досвід глобального логістичного середовища.

Рейтинг LPI включає п'ять критеріїв, за якими проведено дослідження таких процесів:

Таблиця 2

Результати дослідження Індeksu ефективності логістики (LPI) в державах – членах ЄС та Україні, проведеного Всесвітнім Банком у 2014, 2016, 2018 рр.

Країна	Рейтинг LPI	Бали	Митниця	Інфраструктура	Міжнародні перевезення	Логістична компетентність	Відстеження та контроль	Своєчасність
<i>2014 р.</i>								
Німеччина	1	4,12	4,10	4,32	3,74	4,12	4,17	4,36
Велика Британія	4	4,01	3,94	4,16	3,63	4,03	4,08	4,3
Швеція	6	3,96	3,75	4,09	3,76	3,98	3,97	4,26
Франція	13	3,85	3,65	3,98	3,68	3,75	3,89	4,17
Іспанія	18	3,72	3,63	3,77	3,51	3,83	3,54	4,07
Італія	20	3,69	3,36	3,78	3,54	3,62	3,84	4,05
Австрія	22	3,65	3,53	3,64	3,26	3,56	3,93	4,04
Фінляндія	24	3,62	3,89	3,52	3,52	3,72	3,31	3,80
Польща	24	3,62	3,89	3,52	3,52	3,72	3,31	3,80
Литва	46	3,18	3,04	3,18	3,10	2,99	3,17	3,60
Україна	61	2,98	2,69	2,65	2,95	2,84	3,20	3,51
<i>2016 р.</i>								
Німеччина	1	4,23	4,12	4,44	3,86	4,28	4,27	4,45
Швеція	3	4,20	3,92	4,27	4,00	4,25	4,38	4,45
Австрія	7	4,10	3,79	4,08	3,85	4,18	4,36	4,37
Велика Британія	8	4,07	3,98	4,21	3,77	4,05	4,13	4,33
Фінляндія	15	3,92	4,01	4,01	3,51	3,88	4,04	4,14
Франція	16	3,90	3,71	4,01	3,64	3,82	4,02	4,25
Італія	21	3,76	3,45	3,79	3,65	3,77	3,86	4,03
Іспанія	23	3,73	3,48	3,72	3,63	3,73	3,82	4,00
Литва	29	3,63	3,42	3,57	3,49	3,49	3,68	4,14
Польща	33	3,43	3,27	3,17	3,44	3,39	3,46	3,80
Україна	80	2,74	2,30	2,49	2,59	2,55	2,96	3,51
<i>2018 р.</i>								
Німеччина	1	4,20	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
Швеція	2	4,05	4,05	4,24	3,92	3,98	3,88	4,28
Австрія	4	4,03	3,71	4,18	3,88	4,08	4,09	4,25
Велика Британія	9	3,99	3,77	4,03	3,67	4,05	4,11	4,33
Фінляндія	10	3,97	3,82	4,00	3,56	3,89	4,32	4,28
Франція	16	3,84	3,59	4,00	3,55	3,84	4,00	4,15
Іспанія	17	3,83	3,62	3,84	3,83	3,80	3,83	4,06
Італія	19	3,74	3,47	3,85	3,51	3,66	3,85	4,13
Польща	28	3,54	3,25	3,21	3,68	3,58	3,51	3,95
Литва	54	3,02	2,85	2,73	2,79	2,96	3,12	3,65
Україна	66	2,83	2,49	2,22	2,83	2,84	3,11	3,42

Джерело: побудовано на основі джерела [13]

- митні процедури (“customs”) – ефективність митного і прикордонного оформлення;
- інфраструктура (“infrastructure”) – забезпечення належної якості транспортної та інформаційної інфраструктури;
- міжнародне транспортування вантажів – простота організації міжнародних перевезень за конкурентними цінами;
- логістична компетентність (“logistics competence”) – якість логістичних послуг і компетентність персоналу;
- відстеження й контроль (“tracking & tracing”) – відстеження й контроль проходження вантажів;
- своєчасність (“timeliness”) – своєчасність доставки вантажів [13].

Отже, LPI складається як з якісних, так і з кількісних показників і допомагає створювати профілі логістики для цих країн. Він вимірює продуктивність уздовж логістичного ланцюжка поставок у країні.

Відповідно до рейтингу LPI найбільш розвинені логістичні системи мають Сінгапур, Німеччина, Нідерланди, Японія, Великобританія, Гонконг (Китай), Швеція, Бельгія, Фінляндія, Данія, США тощо. В рейтингу 2014 р., 2016 р. і 2018 р. Німеччина посідала перше місце, маючи найкращі показники. У 2018 р. Швеція піднялась на 2 місце з 6 у 2014 р. та 3 у 2016 р.; Австрія піднялась на 4 місце у 2018 р. з 22 у 2014 р. та 7 у 2016 р. Україна у рейтингу “Logistics Performance Index” (LPI) у 2018 р. посідала 66 місце зі 160 країн, тоді як у 2014 р. вона посідала 61 місце, а у 2016 р. – 80. Результати дослідження ефективності логістики Всесвітнього Банку в державах – членах ЄС та Україні представлені в табл. 2.

Щорічно американська консалтингова компанія “SJ Consulting Group” публікує рейтинг 50 найбільших логістичних операторів світу, який ґрунтується

на виручці компаній. За підсумками 2018 р. сукупний дохід 50 найбільших логістичних компаній склав \$341 млрд. дол., що на 14% більше, ніж у 2017 р.; у 2017 р. сукупний дохід компаній склав 253 млрд. дол. (на 10,3% більше, ніж у 2016 р.), для порівняння, у 2016 р. виручка топ-50 компаній зросла лише на 1,2% до рівня 2015 р. Рейтинг провідних 3PL-операторів у 2016–2017 рр. очолювала “DHL Logistics” (Німеччина), у 2018 р. – компанія “Amazon” (США) з виручкою в розмірі 42,7 млрд. дол. за надання логістичних послуг, що складає менше 20% від загальної виручки компанії за рік. Дохід провідних логістичних компаній Європи та їх частка в сукупному доході найбільших логістичних компаній світу представлено в табл. 3.

У практиці транспортних компаній – перевізників вантажів у Російській Федерації відомий рейтинг «Логістичний оператор Росії», що базується на використанні методу вагових коефіцієнтів та визначенні сумарного показника на основі семи основних критеріїв, таких як рівень компетентності компанії; фінансовий стан; комплекс логістичних послуг; технічна й технологічна оснащеність; обсяги робіт і послуг; імідж компанії; наявність мережі відділень і філій на території Росії. На думку автора джерела [14], ці критерії є складними й неоднорідними, отже, під час підбиття підсумків мають різне значення.

З 2018 р. у РФ серед транспортно-логістичних компаній і вантажовласників проводиться незалежний рейтинг “Logistic Chain Performance Rating” (LCPR™). Його особливостями є те, що оцінювання компаній-учасників враховує якісні критерії, такі як ефективність, професіоналізм команд, технологічність та інноваційність, а не тільки доходи, отримані компанією за попередній звітний період.

Таблиця 3

Дохід провідних логістичних компаній Європи та їх частка в сукупному доході найбільших логістичних компаній світу у 2017–2018 рр.

№	Назва компанії	2017 р.		2018 р.		Відхилення, %
		дохід, млн. дол.	частка в сукупному доході, %	дохід, млн. дол.	частка в сукупному доході, %	
1	DHL (Німеччина)	30 775	10,3	33 424	9,8	8,6
2	Kuehne & Nagel (Швейцарія)	22 674	7,6	25 368	7,4	11,9
3	DB Schenker (Німеччина)	17 783	5,9	19 527	5,7	9,8
4	DSV (Данія)	11 355	3,8	12 511	3,7	10,2
5	Dachser (Німеччина)	6 899	2,3	7 575	2,2	9,8
6	CEVA Logistics (Швейцарія)	6 994	2,3	7 356	2,2	5,2
7	Panalpina (Швейцарія)	5 620	1,9	6 168	1,8	9,7
8	SNCF Geodis (Франція)	5 761	1,9	5 861	1,7	1,7
9	Gefco (Франція)	5 019	1,7	5 661	1,7	12,8
10	Rhenus & Co (Німеччина)	4 060	1,4	4 360	1,3	7,4
11	Bolloré (Франція)	3 704	1,2	4 108	1,2	10,9
12	Hellman Worldwide Logistics (Німеччина)	3 609	1,2	3 930	1,2	8,9
13	Damco (Нідерланди)	2 668	0,9	2 716	0,8	1,8
14	Fiege (Німеччина)	1 635	0,5	1 829	0,5	11,8
15	Wincanton (Великобританія)	1 487	0,5	1 572	0,5	5,7
16	Logwin AG (Люксембург)	1 262	0,4	1 356	0,4	7,5
17	BLG Logistics (Німеччина)	1 227	0,4	1 315	0,4	7,2
Всього		29 9341		34 1151		

Джерело: побудовано на основі джерела [13]

Рейтинг LCPR™ проводиться у двох секціях. Перша секція “Logistic Provider™” передбачає рейтинг надійності й технологічності транспортно-логістичних компаній, який розраховується щодо відповідності компанії ідеальній моделі логістичного оператора. Друга секція “Corporate Logistics™” передбачає рейтинг ефективності логістичних проєктів серед ТЛК і вантажовласників, об’єднує сильні логістичні команди великих компаній, які на конкретних кейсах демонструють ефективність логістичних рішень у різних функціональних зонах.

Висновки. У наведених методиках відсутнє оцінювання якості транспортних послуг з боку їх споживачів, якими є власники вантажів, а саме вантажовідправники й вантажоодержувачі. Саме вони здійснюють вибір транспортної компанії (експедитора або логістичного оператора), будучи замовниками транспортування вантажів. Отже, необхідне розроблення комплексного підходу до надання рейтингової оцінки ефективності діяльності перевізників вантажів на основі СЗП, у якому були б враховані всі аспекти діяльності транспортного підприємства.

Список використаних джерел:

1. OECD (2019). ITF Transport Outlook 2019, OECD Publishing. DOI: 10.1787/transport_outlook-en-2019-en. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2019_9789282108000-en (дата звернення: 25.01.2020).
2. OECD (2019). Freight transport (indicator). DOI: 10.1787/708eda32-en (accessed on 07 August 2019). URL: <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm> (дата звернення: 21.02.2020).
3. Report On European Road Freight Transport Markets And Ecmt Multilateral Quota Perspectives. URL: <https://www.itf-oecd.org/node/14474> (дата звернення: 25.01.2020).
4. Akinsola F.A., Odhiambo N.M. Inflation and Economic Growth: a Review of The International Literature. *Comparative Economic Research*. 2017. № 20(3). P. 41–56.
5. Jalles J.T. Is There A Stable Long-run Relationship Between Unemployment And Productivity? *Comparative Economic Research*. 2015. № 18(2). P. 57–75.
6. Международные перевозки: вчера, сегодня, завтра. URL: <https://www.kp.ru/guide/mezhdunarodnye-gruzoperevozki.html> (дата звернення: 22.02.2020).
7. Kurtović S., Halili B., Maxhuni N. Import tariffs of trading partners: Evidence from three west Balkan countries. *Comparative Economic Research*. 2017. № 4(3). P. 247–262.
8. Дегтерева Е. Экономические отношения и политический диалог ЕС – Россия. *Европейский Союз: факты и комментарии*. 2018. Вып. 92 (март-май). С. 110–113. URL: <http://aevis.ru/upload/ckeditor/files/magazine/92.pdf>
9. Quality Charter for International Road Haulage Operations under the ECMT Multilateral Quota System. URL: <https://www.itf-oecd.org/quality-charter-international-road-haulage-operations-under-ecmt-multilateral-quota-system-0>
10. Каботаж в автомобильных перевозках в Германии очень быстро растет. URL: <http://tmissia.com/2018/01/29/%D> (дата обращения: 29.01.2020).
11. Воловой В. «Пакет мобильности» – последний шанс? URL: <https://www.cargonews.lt/aktualii> (дата обращения: 25.12.2019).
12. Connecting to Compete Report: Trade Logistics in the Global economy, The World Bank. 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата обращения: 16.02.2020).
13. ТОП-50 логистических компаний мира: Amazon возглавил рейтинг ведущих 3PL-операторов. URL: https://logist.today/dnevnik_logista/2019-09-18/top-50-logisticheskikh-kompanij-mira-amazon-vozglavil-rejting-vedushhih-3pl-operatorov (дата обращения: 16.02.2020).
14. Белозерцева Н., Ярайкина М. Разработка методики оценки конкурентоспособности транспортно-экспедиторских компаний и логистических операторов. *Науковедение*. 2013. № 2(15). URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/razrabotka-metodiki-otsenki-konkurentosposobnosti-transportno-ekspeditorskih-kompaniy-i-logisticheskikh-operatorov>

References:

1. OECD (2019) ITF Transport Outlook 2019, OECD Publishing. DOI: 10.1787/transport_outlook-en-2019-en. Available at: https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2019_9789282108000-en (accessed: 25.01.2020).
2. OECD (2019) Freight transport (indicator). DOI: 10.1787/708eda32-en (accessed on 07 August 2019). Available at: <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm> (accessed: 21.02.2020).
3. Report On European Road Freight Transport Markets And Ecmt Multilateral Quota Perspectives. Available at: <https://www.itf-oecd.org/node/14474> (accessed: 25.01.2020).
4. Foluso A. Akinsola, Nicholas M. Odhiambo (2017) Inflation and Economic Growth: a Review of The International Literature. *Comparative Economic Research*, 20(3), 41–56.
5. João Tovar Jalles (2015) Is There A Stable Long-run Relationship Between Unemployment And Productivity? *Comparative Economic Research*, 18(2), 57–75.
6. Mezhdunarodnye perevozki: vchera, segodnya, zavtra [International shipments: yesterday, today, tomorrow]. Available at: <https://www.kp.ru/guide/mezhdunarodnye-gruzoperevozki.html> (accessed: 22.02.2020). (in Russian)
7. Kurtović S., Halili B., Maxhuni N. (2017) Import tariffs of trading partners: Evidence from three west balkan countries. *Comparative Economic Research*, 4(3), 247–262.
8. Degтерева Е. (2018) Ekonomicheskie otnosheniya i politicheskiy dialog ES-Rossiya [Economic relations and political dialogue between the EU and Russia]. *Evropeyskiy Soyuz: fakty i kommentarii*, (92), 110–113. (in Russian)
9. Quality Charter for International Road Haulage Operations under the ECMT Multilateral Quota System. Available at: <https://www.itf-oecd.org/quality-charter-international-road-haulage-operations-under-ecmt-multilateral-quota-system-0> (accessed: 22.02.2020).
10. Kabotazh v avtomobilnykh perevozkakh v Germanii ochen byistro rastet [Cabotage in road transport in Germany is growing rapidly]. Available at: <http://tmissia.com/2018/01/29/%D> (accessed: 29.01.2020). (in Russian)

11. Volovoy V. "Paket mobilnosti" – posledniy shans? [Mobility Package – Last Chance?]. Available at: <https://www.cargonews.lt/aktualii> (accessed: 25.12.2019). (in Russian)
12. Connecting to Compete Report: Trade Logistics in the Global economy, The World Bank. 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018. [Available at: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (accessed: 16.02.2020).
13. TOP-50 logisticheskikh kompaniy mira: Amazon vozglavil reyting vedushchih 3PL-operatorov [TOP-50 logistics companies in the world: Amazon topped the ranking of leading 3PL-operators]. Available at: https://logist.today/dnevnik_logista/2019-09-18/top-50-logisticheskikh-kompaniy-mira-amazon-vozglavil-rejting-vedushhih-3pl-operatorov (accessed: 16.02.2020). (in Russian)
14. Belozertseva N., Yaraykina M. (2013). Razrabotka metodiki otsenki konkurentosposobnosti transportno-ekspeditorskih kompaniy i logisticheskikh operatorov. Internet-zhurnal Naukovedenie [Development of a methodology for assessing the competitiveness of freight forwarding companies and logistics operators], № 2(15). Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/razrabotka-metodiki-otsenki-konkurentosposobnosti-transportno-ekspeditorskih-kompaniy-i-logisticheskikh-operatorov> (accessed: 26.02.2020). (in Russian)