

6. Abbenhuis M. An age of neutrals: great power politics, 1815–1914. Cambridge: Cambridge University Press, 2014. 300 p.

7. Elleman B. A., Paine S. C. M. Naval blockades and seapower. Strategies and counter-strategies, 1805–2005. Routledge, 2006. P. 46–60.

8. Huberman M., Meissner C. M., Oosterlinck K. Technology and geography in the second industrial revolution: new evidence from the margins of trade. *Journal of Economic History*. 2017. Vol. 77. P. 39–89.

Чарисв К.,
аспірант,

Національна академія статистики, обліку та аудиту, м. Київ

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ ПОКАЗНИКИ В СИСТЕМІ СТАТИСТИЧНОГО ОЦІНЮВАННЯ

Дієва транспортно-логістична система є стратегічно перспективною, важливою та передбачувано ефективною для національної економіки України. Географічне розташування України, за умов сусідства Східної Європи, перетину транспортних шляхів з Європи в Азію та регіону Середземномор'я, є тим важливим чинником, який зумовлює розвиток транспортно-логістичних шляхів на міжнародному рівні, зокрема.

Логістика як галузь чи діяльність не являється повною мірою статистичною одиницею, наприклад, у класифікації галузей, тому що логістичні операції можуть включати різні завдання щодо перевезень (управління), складські операції та кілька допоміжних видів послуг. Зокрема, значна частка логістичних операцій здійснюється в межах власної господарської діяльності підприємств. Обсяг логістичних видів діяльності часто не визначений, тому важко виділити частку видів діяльності, які виконуються власними силами і їх частку, яка придбавається на ринку. Також термінологія логістичних витрат на рівні підприємства, промисловості або на національному рівні є доволі неоднорідною. На сьогодні доступ до галузевих даних та статистичної інформації про транспортно-логістичні показники потребує суттєвого уточнення й удосконалення. Основні проблемні питання інформаційного забезпечення статистики у транспортно-логістичній сфері в Україні є такими:

– відсутність достатнього рівня якісних і співставних даних про рухомий склад (кількість транспортних засобів, одиниць рухомого складу залізниці чи торговельного флоту тощо) та про види транспорту (частка на автомобільному, залізничному, морському та повітряному транспорті у тонах і тонно-кілометрах);

– обмежені дані про діяльність і структуру транспортного та логістичного ринків;

– відсутність достатніх даних про транспортні потоки, поточний або ретроспективний стан на ринку;

- неякісна наявна інформація з боку таких концептуальних характеристик: послідовність, якість, доступність;
- наявні дані в цілому, з істотними затримками у поширенні;
- процедури збору, обміну, накопичення даних між державними структурами є значною мірою не координованими.

Слід зазначити, що при цьому, показники автотранспортних послуг забезпечуються високим рівнем співставлення з даними таких статистичних систем як Платіжний баланс, який формується відповідно до Керівництва по платіжному балансу п'ятого видання Міжнародного валютного фонду та СНР [2, с. 44]. З метою удосконалення ситуації, яка склалася варто типізувати за джерелами наявну статистичну інформацію для аналізу ключових показників ефективності у транспортно-логістичному секторі. На основі зазначеного, в таблиці 1 представлені основні транспортно-логістичні показники та питання стосовно визначення ключових показників ефективності в Україні, які були представлені в проекті Сталої логістичної стратегії, розробленої Міністерством інфраструктури України, розробленої за підтримки Світового Банку.

Таблиця 1

Основні транспортно-логістичні показники

Вітчизняні				Міжнародні (ООН, СБ, ОЕСР, ЄС та інші)		
Тип показника	А. Статистика	В. Огляд	С. Інше	А.Статистика	В. Огляд	С. Інше
1	2	3	4	5	6	7
Рухомий склад	Реєстр транспортного засобу (ТЗ), судна і под.		Реєстри транспортних засобів, суден і под.			
2. Потік	Дані сенсорів на ТЗ і техніці; задокументовані перевезення вантажів; час перетину ППК тощо	Облік дорожнього руху	Бази даних відправлення/призначення за видом транспорту і вантажу	Дані про потоки транспортних засобів, техніки, вантажів вздовж транспортної інфраструктури; Пропускні дані портів, аеропортів та інших пунктів перетину кордону		
3. Фінансові показники	Фінансові звіти, державні витрати	Ціни, собівартість, структура собівартості	Продуктивність капіталу і праці; Збори, податки, тарифи	Дані про торгівлю, прямі іноземні інвестиції тощо	Собівартість, структура собівартості	Продуктивність капіталу і праці; Збори, податки, тарифи
4. Операційні показники	Обсяг, якість, витрати, утилізація	Рівень сервісу, використання потужності, доступність тощо (опитування та інші методи)		Час перетину ППК, міжн. Обслуговування, утилізація тощо	ІЕЛ; логістичні огляди	Ведення бізнесу, дослідження конкурентоспроможності

1		2		3
5. Сполучуваність		Дослідження перешкод, аналітичні моделі, тематичні дослідження, інше		Індекси авіа і лінійної сполучуваності (ІАС, ІСЛС); та інші дані, дослідження
6. Екологічні показники	Викиди, інші зовнішні впливи	Спостереження, обстеження, вимірювання, записи	Численні типи баз даних, наприклад, викидів, використання енергії, ДТП, а також критерії оцінювання існують як для державного, так і для приватного секторів	
7. Соціальні показники		Безпека, ДТП, соціальні наслідки		

Зважаючи на визначені на сьогодні тренди щодо інновацій, які матимуть вплив на транспортно-логістичні системи в подальшому, варто враховувати додатково низку відповідних показників. Так, використання цифрових мереж, ущільнена урбанізація великих міст, оцифрування даних, сенсори, електронна комерція, дефіцит інфраструктури, безпілотні повітряні судна, великі дані та хмарні обчислення, персоналізація, безпека персональних даних, соціальна економіка – є тими сучасними інструментами, які вимагають нагального управління через аналіз й моніторинг вибудованої системи додаткових показників. У таблиці 2 наведено показники, які представлено як основні, котрі дозволяють при зборі й обробці відповідної інформації, отримувати уявлення про об'єкт статистичного спостереження – складові транспортно-логістичної системи.

Таблиця 2

Основні показники для статистичного оцінювання транспортно-логістичної системи

Вид показників	Макро- показники	Мікро- показники
Фінансові	інтенсивність міжгалузевих потоків, показників проміжних товарних потоків, показники забезпеченості території інфраструктурою, частка прибуткових підприємств галузі, вартість модернізації флоту, тарифи, питома вага експортних операцій, фінансування транспортної галузі, податкові надходження тощо	рентабельність вантажних перевезень, створення доданої вартості, обсяг виручки від надання послуг, рівень собівартості послуг, чисельність персоналу, обсяг інвестованого капіталу тощо.
Операційні	сегмент транспортного потенціалу регіону, питома вага підприємств з надання транспортно-логістичних послуг, постачання за всіма видами вантажів, об'ємів транзитних перевезень, довжина доріг, довжина залізничного полотна, число від'їздів та прибуття повітряних суден за окремими аеропортами, спільний кордон з іншими державами, вихід до моря тощо.	логістичний потенціал, рівень автоматизації логістичних процесів, доступність на складі, кількість рухомого складу, обсяг використаних паливно-мастильних матеріалів, обсяг вантажів чи пасажирів, кількість кілометрів, питома вага використаного потенціалу, обсяг використаних пакувальних матеріалів, кількість та обсяг складських площ тощо.

Вид показників	Макро- показники	Мікро- показники
Екологічні	обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, обсяг використаних мастил з низьким коефіцієнтом тертя, питома вага «зеленої» енергії, шумове, пилове, електромагнітне забруднення, зміна природного ландшафту, реверсна логістика, відходи пакувальних матеріалів тощо.	
Соціальні	охоплене послугами населення, зайнятість населення, безпекові показники, охорона праці, час доставки вантажів та доведення пасажирів, наявні галузеві асоціації.	охорона праці, заробітна плата, тощо.

Можливість статистичного вимірювання у цьому сегменті забезпечить статистичний збір та аналіз даних про транспортно-логістичну систему як на макро- так і на макрорівні.

Список використаних джерел:

1. Іщенко О. А. Методичні підходи до оцінювання інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичних систем. *Економічний аналіз*. Тернопіль, 2018. Том 28. № 4. С. 313-320.

2. Фатюха Н. Г. Статистичне забезпечення ідентифікації транспортно-логістичних протокластерів: монографія. Запоріжжя : СТАТУС, 2017. 156 с.

Черушева Г. Б.,

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри філософії та соціально-гуманітарних дисциплін;

Пархоменко В. В.,

кандидат економічних наук, доцент,

декан фінансово-економічного факультету,

Національна академія статистики, обліку та аудиту, м. Київ

МАНІПУЛЯЦІЯ ПЕРСОНАЛОМ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ

Нові умови господарювання та постійні соціальні перетворення у суспільстві спонукають до переосмислення ролі керівника в управлінні персоналом, його участі у створенні сприятливого соціально-психологічного клімату в колективі, розкритті та максимальному використанні потенціалу персоналу у вирішенні виробничих завдань.

Сучасні методики дозволяють озброїти керівника необхідними навичками взаємодії з колективом, але здатність визначити доцільність використання того чи іншого методу в конкретній ситуації в першу чергу пов'язана із системою