

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Український державний хіміко-технологічний університет
Дніпровський державний аграрно-економічний університет

Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису

КУЧКОВА ОЛЬГА ВІКТОРІВНА

УДК 658,6:005.591.3:637.5

ДИСЕРТАЦІЯ

**РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ
М'ЯСОПЕРЕРОБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами,
(за видами економічної діяльності)

Подається на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ (підпис)

О.В. Кучкова
(ініціали та прізвище здобувача)

Науковий керівник: Колесніков Володимир Петрович, к.е.н., проф., зав. кафедри
маркетингу та логістики

Дніпро

2021

АНОТАЦІЯ

Кучкова О.В. Розвиток логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) – Дніпровський державний аграрно-економічний університет, Дніпро, 2021.

Дисертаційна робота присвячена вирішенню актуального наукового завдання – поглиблення теоретико-методичних засад, узагальнення практичного досвіду й обґрунтування пропозицій з удосконалення логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості.

У роботі доведено, що теоретичний підхід до управління логістичною діяльністю суб'єктів підприємництва є складовою загальної концепції менеджменту, при розгляді якої спостерігається виокремлення двох переважних підходів – як «процесу» і як «потоків».

Досліджено теоретико-методологічні засади розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості через генезис тлумачення понять «логістика», «логістика підприємства» і «логістична діяльність підприємства», що на практиці показало їхню широку інтерпретацію у науковому й експертному середовищі. Встановлено, що вищезазначена ситуація є результатом використання різних методичних підходів. У контексті зазначеного, логістика розглядається як науковий напрям для організації каналів товароруку. Відповідно «логістика підприємства» розглядає канали товароруку на конкретному підприємстві. У свою чергу, при узагальненні визначення поняття «логістична діяльність» було використано методологічний підхід, що базується на найбільш відомому способі визначення понять – вибір родового поняття (класу), до якого відноситься поняття, і встановлення істотних ознак, які характеризують

видову відмінність цього поняття. За його результатами в кожному з визначень було виокремлено родові поняття і його істотні ознаки. Узагальнено визначення поняття «логістична діяльність» як процес планування, організації, управління сукупними потоками, спрямований на здійснення логістичних операцій для сприяння досягненню загальних цілей суб'єктів підприємництва.

При формуванні й реалізації логістичної діяльності на перший план виходять завдання розробки методологічних принципів і теоретичних проблем, пов'язаних із комплексним дослідженням питань постачання сировини й матеріалів, забезпеченням виробничих процесів, налагодженням каналів збуту готової продукції. Це зумовлює необхідність використання системного і програмно-цільового підходів та інтегральної парадигми логістики.

У роботі доведено, що системне врахування різних складових логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості слід здійснювати за блочним принципом на основі модельного розгляду його елементів.

У роботі пропонується здійснювати визначення економічної ефективності логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості на основі комплексного підходу за чотирма блоками. За результатами дослідження узагальнено теоретико-методологічні засади розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості й передумови її удосконалення.

При дослідженні оцінки рівня розвитку логістичної системи України виявлено, що вона відстає від середнього рівня розвитку транспортної системи й не відповідає стандартам світового рівня. Більшість проблем виникають від неповномірного розвитку транспортних і логістичних послуг. Узагальнення особливостей розвитку логістичного потенціалу в регіональному розрізі засвідчило наявність переваг для підприємств Дніпропетровської, Київської та Одеської областей. При цьому за аналізований період виявлено тенденції

погіршення даного потенціалу за рахунок переважного ускладнення соціально-економічної складової.

Розвиток підприємств м'ясної промисловості суттєво залежить від обсягу сировини, що, у свою чергу, визначається поголів'ям худоби і птиці. Встановлено тенденцію зміни структури надходжень за останні аналізовані роки, що виявилось зокрема у зменшенні надходжень поголів'я великої рогатої худоби при зростанні надходжень поголів'я вівців і птиці тощо.

Необхідним етапом дослідження було встановлення особливостей сезонних коливань у реалізації продукції підприємств м'ясопереробної промисловості. Інтенсивність збуту спостерігалася влітку, а восени й узимку, темп реалізації знижувався.

Основний підйом обсягів реалізації відбувався у період з вересня до грудня. При цьому зазначена тенденція характерна для 2019 р. для усіх товарів, окрім курячого філе, свинини та птиці (тушки курячі). Для цієї категорії характерне невелике зниження споживчої ціни з жовтня до грудня.

При здійсненні аналізу логістичної діяльності у роботі акцентовано увагу на необхідності врахування таких факторів, як обмежений термін зберігання продукції, необхідність її охолодження, особливості умов транспортування і зберігання, велика кількість контрагентів, варіанти доставки готової продукції кінцевому споживачеві

Встановлено необхідність узгодження процесів побудови логістичних ланцюгів за інформаційними, сервісними та фінансовими потоками, оскільки виявлено розбіжність руху матеріальних ресурсів, готової продукції та потоків інформації з потоками коштів, що їх обслуговують. Проблеми, які виникають через неконкретність потоків, значно ускладнюють прийняття ефективних логістичних рішень.

На основі проведеного дослідження стану логістичної діяльності м'ясопереробних підприємств за допомогою STEP- і SWOT-аналізів запропоновано механізм розробки стратегії розвитку їхньої логістичної

діяльності. Таким чином, спостерігається необхідність удосконалення розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості.

У роботі оцінено перспективи виробництва різних видів м'яса на основі формування відповідних прогнозів. Однією з передумов подальшого розвитку підприємств м'ясопереробної промисловості є удосконалення їхньої логістичної діяльності.

Доведено, що організація управління станом логістичної діяльності в м'ясопереробних підприємствах повинна супроводжуватися формуванням відповідної організаційної структури або схеми управління із визначенням відповідальних суб'єктів за виконання цих завдань, що, залежно від рівня ефективності й розміру суб'єкта господарювання, можна здійснити за рахунок створення: транспортно-логістичної системи, транспортно-логістичного центру, підрозділу з логістичної діяльності або шляхом поєднання функцій.

У межах обґрунтування механізмів і заходів стабілізації внутрішнього стану підприємства м'ясопереробної промисловості обґрунтовано порядок оцінювання внутрішніх і зовнішніх загроз розвитку логістичної діяльності за допомогою виокремленого (за ваговими коефіцієнтами) й інтегрованого (за запропонованим порядком їх зведення) оцінювання та матрицею зниження загроз за отриманими результатами. За результатами розрахунків загального рівня загроз логістичної діяльності досліджуваних підприємств за допомогою адитивної функції встановлено, що найвищий рівень загроз мають: м'ясокомбінат «Ювілейний» – 14,8, ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань» – 13,9, ТОВ «Тулчинм'ясо» – 13,7 і м'ясна фабрика «Фаворит» – 12; середній рівень загроз мають ПП «Гармаш» – 13,0, м'ясопереробна фабрика «Алан» – 12,2 і ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат» – 11,3 тощо.

Підвищенню ефективності розвитку логістичної діяльності м'ясопереробних підприємств сприятиме вибір оптимальних постачальників, у контексті чого запропоновано модельний порядок оцінки рівня їх конкурентоспроможності, який має вигляд з наступним функціональним відображенням зв'язків: $X = [x_1, x_2, x_3, \dots, x_n] \rightarrow I_B \in [0, N]$, де X – вектор

значущих факторів. При цьому специфіка моделювання інтегрального показника полягає в побудові й чисельному вираженні ієрархічної системи множини показників, можуть мати як якісні так і чисельні характеристики. Використання методів нечіткої логіки дозволило формалізувати отримані різнопланові показники й систематизувати їх за єдиною шкалою.

Запропоновано здійснювати аналіз ефективності розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості шляхом визначення зміни окремих характеристик цієї діяльності за чотирма її характерними блоками (закупівельною, виробничою, збутовою та логістикою контролю) за показниками – зменшення запасів на всіх етапах руху матеріальних потоків, скорочення часу проходження ресурсів і виробленої продукції логістичними ланцюгами, зниження витрат на рух товару в загальному ланцюзі постачальник–підприємство–споживач, зниження цін на м'ясні вироби в результаті скорочення витрат на їх доставку; зростання загального обсягу товарообігу. Доцільним є також визначення впливу розвитку логістичної діяльності на загальний рівень ефективності господарської діяльності підприємств.

Комплексна оцінка заходів із підвищення ефективності логістичної діяльності здійснена на основі розрахунків за моделлю транспортної задачі. За її результатами обґрунтовано пропозиції для збалансування строків та обсягів надходження ресурсів і товарного асортименту реалізації м'ясних виробів з урахуванням розташування складських приміщень і відстаней від потенційних постачальників ресурсів та суб'єктів споживачів продукції.

Ефективність запропонованих заходів (зростання валового прибутку) становить 4,4%, у тому числі за рахунок: стабілізації внутрішнього стану 3,4%; вибору оптимальних постачальників – 4,1; оптимізації логістики збуту – 5,7%).

Ключові слова: розвиток, логістика підприємства, логістична діяльність, м'ясопереробна промисловість, загроза, конкурентоспроможність, ефективність.

ABSTRACT

Kuchkova O.V. Development of logistical activity of meat processing enterprises. – Qualification scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for a candidate degree of economic sciences in specialty 08.00.04 Economics and management of enterprises (by types of economic activity) - Dniprovsky State Agrarian and Economic University, Dnipro, 2021.

The dissertation is devoted to the solution of the actual scientific task – the deepening of theoretical and methodological principles, generalization of practical experience and substantiation of proposals to improve the logistics activities of meat processing enterprises.

In this work it is proved that the theoretical approach to the management of logistic activities of business entities is an integral part of the general concept of management, and when it is considering there is a separation of two dominating approaches – as a "process" and as a "flow".

Theoretical and methodological principles of development of logistics activity of meat processing are enterprised through the genesis of interpretation of the concepts "logistics", "enterprise logistics" and "logistics activity of the enterprise" are studied. It showed in practice their wide interpretation in the scientific and expert environment. It is established that the above situation is the result of using different methodological approaches. In the context of this, logistics is considered as a scientific direction to organize commodity channels. Accordingly, "logistics of the enterprise" considers the commodity channels in a particular enterprise. In turn, with the generalization of the definition of the concept of "logistic activity" a methodological approach based on the most well-known method of determining the concepts - the choice of the generic concept (class), which includes the concept, and the establishment of essential features that characterize the species difference in this concept. According to its results, in each definition, the generic concept and its significant features were distinguished. The definition of the concept of "logistic activity" as a planning

process, organization, management of aggregate flows, aimed at implementing logistic operations to facilitate the achievement of general purposes of entrepreneurs.

During the formation and implementation of logistics activities the development of methodological principles and theoretical problems come to the fore. The last ones are associated with a comprehensive study of the supply of raw materials, provision of production processes, the establishment of sales channels for finished products. This depends on use of system and program-target approaches and integrated logistics paradigm. In this work it is proved that systemic consideration of various components of the logistic activity of meat processing enterprises should be carried out on a block principle based on the model consideration of its elements.

The work proposes to determine the economic efficiency of logistics activities of meat processing enterprises based on a comprehensive approach for four blocks. According to the results of the study, the theoretical and methodological principles of development of logistic activity of enterprises of meat processing industry are generalized and the prerequisites for its improvement.

In the study of the estimation of the level of development of the logistics system of Ukraine, it has been found that it significantly lags behind the average level of transport infrastructure development and does not meet the standards and requirements of the global level. Most of the problems arise from the undersized development of transport and logistics services. The generalization of the features of the development of logistic potential in the regional aspect showed the presence of benefits for the enterprises of Dnipropetrovsk, Kyiv and Odesa regions. At the same time, the analyzed period revealed tendencies to deterioration of this potential due to the prevailing complication of the socio-economic component.

The development of meat industry enterprises significantly depends on the volume of raw materials, which, in turn, is determined by total number of

livestock and poultry. It were ascertained the tendency of changing the structure of revenues for the latest analyzed years, which manifested itself, in particular, in reducing the revenues of cattle, with the growth of revenues from sheep and poultry, etc.

The necessary step of research was the establishing the features of seasonal fluctuations in the sale of products of meat processing enterprises. The intensity of sales was observed in the summer, and in the autumn and in winter, the rate of implementation decreased. The main increase in sales volumes occurred from September to December. On that, this tendency is characteristic of 2019 for all goods, except for chicken fillets, pork and poultry (chicken carcasses). For this category, a small decrease in consumer price from October to December is characteristic.

In this work, in the analysis of logistic activity, attention is focused on the need to take into account such factors as a limited shelf life of products, the need for its cooling, features of transportation and storage, a large number of counterparties, options for delivering finished products to the final consumer

It is established the need to coordinate the processes of constructing logistic chains according to information, service and financial flows, since there is a discrepancy between the movement of material resources, finished products and information streams with streams serving them. Problems that arise because of non-conflict flows significantly complicate the adoption of effective logistics decisions.

On the basis of the research of the state of logistics activity of meat processing enterprises with STEP and SWOT analyzes, a mechanism for developing a strategy for developing their logistics activities is proposed. Thus, there is a need to improve the development of logistic activities of meat processing enterprises.

In the work it the prospects for producing various types of meat based on the formation of appropriate forecasts is estimated . One of the preconditions

for further development of meat processing enterprises is to improve their logistics activities.

It is proved that the organization of management of the state of logistics activity in meat processing enterprises should be accompanied by the formation of the relevant organizational structure or management scheme with the definition of responsible subjects for the execution of these tasks. It, depending on the level of efficiency and size of the entity, can be carried out at the expense of creation: Transport and Logistics System, Transport Logistics Center, Logistics Unit or by combining functions.

Within the framework of rationale of the mechanisms and measures to stabilize the domestic state of the enterprise of the meat processing industry, it was worked out the procedure for evaluating the internal and external threats of the development of logistic activity with the help of distinguished (by weight coefficients) and integrated (according to the proposed order of erection) evaluation and matrix reduction of threats on the results obtained. According to the results of calculations of the general level of threats to the logistics activity of the investigational enterprises, with the help of additive function, it has been found that the highest level of threats have: "Yuvileiny" meat processing plant – 14.8, TDV Meat processing plant "Yatran" – 13.9, LLC "Tulchinmiaso" – 13.7 and meat factory "Favorite" – 12; The average level of threats have PE "Garmash" – 13.0, meat processing factory "Alan" – 12.2 and LLC "Globinsky Meat Communion" – 11.3, etc.

The choice of optimal suppliers will contribute to the increasing the efficiency of the development of logistic activity of meat processing enterprises. In the context of it the model procedure for assessing the level of competitiveness proposes, it has the appearance with the following functional reflection of the links: $X = [X_1, X_2, X_3, \dots, X_n] \rightarrow I_b$, where X is a vector of meaningful factors. In this case, the specificity of the modeling of the integral indicator is to construct and numerically express the hierarchical system of the set of indicators, which, on the one hand, can have qualitative characteristics,

on the other hand – are numerous. The use of fuzzy logic methods allowed to formalize the obtained diverse indicators and systematize them on a single scale.

It is proposed to analyze the effectiveness of the development of logistic activity of enterprises of meat processing industry by determining the change in certain characteristics of this activity in four its characteristic blocks (purchasing, production, marketing and control logistics) by indicators – reduction of stocks at all stages of material flows, reducing the time of resource passage and produced products with logistics chains, reducing the cost of movement of goods in the general chain of the supplier–company–consumer, lowering prices for meat products as a result of reducing costs for their delivery; the growth of the total volume of trade turnover. It is also expedient to determine the impact of the development of logistic activity on the general level of efficiency of economic activity of enterprises.

A comprehensive assessment of measures to increase the efficiency of logistic activity is carried out on the basis of calculations by model of the transport task. According to its results, proposals are substantiated to balance the terms and volumes of resources and product assortment of sales of meat products, taking into account the location of warehouse premises and distances from potential suppliers of resources and business subjects of products.

The efficiency of the proposed measures (growth of gross profit) is 4.4%, including due to: stabilization of the internal state 3.4%; selection of optimal suppliers - 4.1; optimization of sales logistics - 5.7%).

Key words: development, logistics of enterprise, logistic activity, meat processing industry, threat, competitiveness, efficiency.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

Монографії

1. Кучкова О.В. Оцінка логістичного потенціалу підприємства в управлінні регіоном / О.В. Кучкова // Колективна монографія. – Дніпро, 2017. – (Механізм збалансованого розвитку регіонів. Фінансово-економічна безпека). – С. 486–501.

Статті у наукових фахових виданнях України

2. Кучкова О.В. Перспективи розвитку професійної складської нерухомості в Дніпропетровській області / О.В. Кучкова // Прометей, регіональний збірник наукових праць з економіки. – 2014. – Випуск № 1 (43). – С. 135–139.

3. Кучкова О.В. Сучасний стан та перспективи розвитку складської нерухомості України / О.В. Кучкова, В.П. Колесников // Прометей, регіональний збірник наукових праць з економіки. – 2014. – Випуск № 2 (44). – С. 185–188.

4. Кучкова О.В. Теоретико-методологічні засади побудови системи логістики промислового підприємства / О.В. Кучкова // Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ. – 2015. – № 2 (2). – С. 103–107.

5. Кучкова О.В. Логістична інформаційна система промислового підприємства в Україні / Ольга Вікторівна Кучкова // Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ. – 2016. – № 1 (3). – С. 89–93.

6. Кучкова О.В. Планування оптимального розміру запасів у виробничій програмі підприємства / О.В. Кучкова, В.П. Колесников, А.А. Кучков // Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ. – 2016. – № 1 (4). – С. 124–129.

7. Кучкова О.В. Обґрунтування теоретичних основи логістичного потенціалу регіону / О.В. Кучкова, Г.Є. Доценко, Я.М. Козлов // Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ. – 2017. – № 1 (4). – С. 68–71.

8. Кучкова О.В. Analysis of the warehouse real estate market and prospects for its development in Ukraine / О.В. Кучкова, Ю.М. Калафат // Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ. – 2018. – № 1 (5). – С. 128–131.

9. Кучкова О.В. Main strategies for the development of marketing commodity policy / О.В. Кучкова, А.І. Авраменко // *Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ*. – 2018. – № 2 (8). – С. 104–109.

10. Кучкова О.В. Formation of the concept of a regional transport-logistic system / Ольга Вікторівна Кучкова // *Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ*. – 2018. – № 1 (7). – С. 122–127.

11. Кучкова О.В. Міжнародний досвід побудови транспортно-логістичних центрів та перспективи для України / О.В. Кучкова, В.П. Колесніков, Н.М. Чуприна, В.В. Гаркуша // *Системи та технології*. – 2019. – № 2 (58). – С. 200–212.

Статті у наукових фахових виданнях України, внесених до міжнародних наукометричних баз та у періодичних наукових виданнях інших держав

12. Кучкова О.В. Розвиток логістичних послуг в Україні / О.В. Кучкова, Н.В. Архирейська. // *Збірник наукових праць Подільського державного аграрно-технічного університету*. – 2012. – Випуск 20, том 2. – С. 379–383.

13. Кучкова О.В. Дослідження конкурентоспроможності логістичної системи Дніпропетровського регіону на основі STEP і SWOT-аналізу / О.В. Кучкова. // *Економічний аналіз. Збірник наукових праць*. – 2014. – Том 16, № 1. – С. 79–85.

14. Кучкова О.В. Теоретичне обґрунтування взаємозв'язку логістичних потоків промислового підприємства / О.В. Кучкова, Є.В. Колесніков. // *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. – 2015. – Випуск 1 (11). – С. 102–108.

15. Кучкова О.В. Логістичний потенціал України в міжнародному рейтингу / О.В. Кучкова, Н.В. Архирейська // *Бізнес Інформ*. – 2017. – № 1 (468). – С. 39–43.¹

16. Kuchkova O. An Estimation of the Logistics Potential of Enterprises in the Region's Management / O. Kuchkova, V. Govorukha. // *Montenegrin Journal of Economics*. – 2018. – Vol. 14, No 2. – С. 79–89. (ISSN 1800-5845)

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

17. Кучкова О.В. Застосування логістичної концепції пасажирських перевезень залізничним транспортом в Україні / О.В. Кучкова // Економічні та соціально-політичні проблеми активізації інноваційної діяльності підприємств України: Всеукр. наук. конф. молодих вчених, 19-20 квітня 2011 р. : тез. доп. / Київський національний університет технологій та дизайну. – К, 2011. – С. 378–379.

18. Кучкова О.В. Застосування логістики на залізничному транспорті / О.В. Кучкова // Наукове забезпечення процесів реформування соціально-економічних відносин в умовах глобалізації: V Наук.-практ. конф., 2011 р.: тез. доп. / Кримський інститут бізнесу. – Ялта, 2011. – С. 192-194;

19. Кучкова О.В. Управління фінансовими потоками на базі логістичного бюджетування / О.В. Кучкова // Фінансова система України: становлення та розвиток: наук.-практ. конф., 2012 р.: тез. доп. / Національний університет «Острозька академія». – Острог, 2012. – С. 69–71;

20. Кучкова О.В. Логістика в качестве фактора підвищення конкурентоспособности підприємства / О.В. Кучкова // Актуальні проблеми конкурентоспроможності підприємств: Всеукр. научн-практ. конф. студентів, аспірантів и

21. Кучкова О.В. Інтегрована логістика як фактор підвищення конкурентоспроможності вітчизняного підприємства / О.В. Кучкова // Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики: міжнар. наук.-практ. конф., 18-19 жовтня 2012 р: тез. доп. / Одеський національний економічний університет. – О., 2012. – С. 106-107;

д 22. Кучкова О.В. Перспективи розвитку ринку професійної складської нерухомості Дніпропетровського регіону / О.В. Кучкова // Сучасні тенденції розвитку фінансових та інноваційно-інвестиційних процесів в Україні: II Міжнар. наук.-практ. конф., 2013 р.: тез. доп. / Вінницький національний технічний університет. – Вінниця, 2013. – С. 115-117

ч 23. Кучкова О.В. Особенности методики прогнозирования развития логистической инфраструктуры Украины / О.В. Кучкова // Логистические системы:

н
и
х

глобальные, национальные, региональные и локальные измерения: Междун. наук.-практ. конф., 2014 р.: тез. доп. – Луцк, 2014. – С. 55-57;

24. Кучкова О.В. Обґрунтування теоретичних засад категорії «Логістика промислового підприємства» / О.В. Кучкова // VII Міжнародна науково-технічна конференція студентів, аспірантів та молодих вчених присвячена 85-річчю ДВНЗ УДХТУ. – Дніпропетровськ: ДВНЗ УДХТУ, 2015. – (Хімія та сучасні технології; т. 8). – С. 40–42.

25. Кучкова О.В. Формування інфраструктури логістичних потоків / О.В. Кучкова // Участь молоді у розвитку економіки та суспільства України: Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих учених. – Київ: НУХТ, 2016. – С. 53–56.

26. Кучкова О.В. Проблеми розвитку логістичної інформаційної системи промислового підприємства в Україні / О.В. Кучкова // Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні проблеми економіки та управління підприємствами України в умовах європейської інтеграції». – Дніпропетровськ: ДВНЗ УДХТУ, 2016. – С. 40–42.

27. Кучкова О.В. Логистическая сервисная система как основа эффективности и конкурентоспособности промышленного предприятия / О.В. Кучкова, Г.Е. Доценко, М.К. Сейдахметов // Международная научно-практическая конференция: «АУЭЗОВСКИЕ ЧТЕНИЯ – 14: Инновационный потенциал науки и образования Казахстана в новой глобальной реальности». – Шымкент: Южно-Казахстанский государственный университет им. М. Ауэзова, 2016. – С. 285–289.

28. Кучкова О.В. Логістичний центр як складова інфраструктури регіону / О.В. Кучкова, А.А. Кучков // Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи: збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференції, 29 листопада 2016 року. – Львів : Львівський інститут МАУП, 2016. – С. 386–388.

29. Кучкова О.В. Оцінка ефективності логістики в міжнародному рейтингу / О.В. Кучкова // Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: виклики постіндустріальної економіки», Львів, 18–19 травня 2017 р. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. – С. 943–944.

30. Кучкова О.В. Формування інфраструктури логістичних потоків / О.В. Кучкова // II Міжнародній науково-практичній конференції «Міжнародні наукові та інноваційно-інвестиційні програми: досвід та результати», Дніпро, 17–18 травня 2017 р. – Дніпро: ДВНЗ УДХТУ, 2017. – С. 22-24;

31. Кучкова О.В. Формування концепції регіональної транспортно-логістичної системи / О.В. Кучкова // Збірник тез доповідей III Міжнародного євразійського конгресу економіки і соціальних наук, м. Дніпро, 26–28 квітня 2018 р. – Дніпро: ДВНЗ УДХТУ, 2018. – С. 134–136.

32. Кучкова О.В. Змістовість поняття «маркетингова програма підприємства» та особливості її розробки / О.В. Кучкова, В.О. Тонишева // Збірник тез доповідей III Міжнародного євразійського конгресу економіки і соціальних наук, м. Дніпро, 26–28 квітня 2018 р. – Дніпро: ДВНЗ УДХТУ, 2018. – С. 137–138.

33. Кучкова О.В. Формування концепції регіональної транспортно-логістичної системи / О.В. Кучкова, В.В. Гаркуша // Транспортний комплекс України: умови ефективного розвитку: матеріали VII Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Одеса, 2–3 травня 2019 р. – Одеса: ОНМУ МОН України, 2019. – («Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України»). – С. 47–50.

34. Кучкова О.В. Транспортно-логістичний комплекс як складова розвитку інфраструктури регіону / О.В. Кучкова, В.П. Колесніков // Збірник матеріалів I Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Напрями розвитку технологічних систем і логістики в АПВ», м. Харків, 11–12 квітня 2019 р. – Харків: ХНТУСГ, 2019. – С. 30.

35. Кучкова О.В. Адаптація промислового підприємства до нестабільного зовнішнього середовища / О.В. Кучкова // Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики: Матеріали Восьмої міжнар. наук.-практ. конф., 13–14 вересня 2019 р. – Одеса: Видавець Бондаренко М. О., 2019. – С. 289–290.

ЗМІСТ

	С.
ВСТУП	19
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО–МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ М'ЯСОПЕРЕРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ	26
1.1 Теоретико – методичні основи побудови логістичної діяльності підприємства	26
1.2 Теоретичні засади розгляду логістичної діяльності суб'єктів підприємництва як елементу їх розвитку	51
1.3 Методичні підходи до оцінки ефективності розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості	63
Висновки до розділу 1	72
РОЗДІЛ 2 ОЦІНКА РІВНЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ М'ЯСОПЕРЕРОБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ	74
2.1 Оцінка рівня розвитку логістичної системи України	73
2.2 Стану розвитку підприємств м'ясопереробної промисловості	93
2.3 Оцінка впливу внутрішніх та зовнішніх чинників на ефективність розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості	119
Висновки до розділу 2	134
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ М'ЯСОПЕРЕРОБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ	137
3.1 Концептуальні засади вдосконалення розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості	137

3.2	Моделювання вибору оптимальних постачальників сировини та матеріалів для підприємств м'ясопереробної промисловості	152
3.3	Оптимізація логістики збуту підприємств м'ясопереробної промисловості	167
	Висновки до розділу 3	193
	ВИСНОВКИ	196
	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	199
	ДОДАТКИ	215

ВСТУП

Актуальність теми. На сьогодні український ринок продукції м'ясопереробної промисловості є одним з основних у харчовій галузі нашої країни. М'ясна промисловість має великий вплив на стан і розвиток економіки України, тому пріоритетним акцентом її розвитку є підвищення конкурентоспроможності м'ясопереробних підприємств. На розвиток підприємств галузі впливають чинники, зумовлені скороченням сировинної бази, коливанням цін протягом року, появою нових конкурентів – не лише вітчизняних, але й закордонних. У цьому контексті необхідно приділити велику увагу постачальникам сировини, виявленню нових напрямів розвитку підприємств і потребам споживача за рахунок вдосконалення їх логістичної діяльності.

Дослідження розвитку логістичної діяльності підприємств сьогодні розглядається як інноваційний підхід, що забезпечує оптимізацію потокових процесів в економічній діяльності за рахунок використання відбору постачальників сировини й матеріалів, виявлення загроз розвитку підприємств та реструктуризації логістики збуту. Зазначені питання досліджували такі вітчизняні й іноземні науковці, як: Анікіна Б.А., Бабенкова Т.Ю., Бабій І.В., Бейхер О.В., Белякова О.В., Герасимчук З.В., Гой І.В., Гордон М.П., Домніна С.В., Крикавський Є.В., Ковальська Л.Л., Коніщева Н.Й., Ларіна Р.Р., Левкін Г.Г., Литвиненко В.А., Міротін Л.Б., Мороз О.Д., Новікова О.А., Окландер М.А., Плоткін Б.К., Прокоф'єва Т.А., Рахмангулова О.Н., Роднікова А.Н., Савка Б.Р., Семененко А.І., Смахова А.А., Степанов В.І., Сумець О.М., Тішкіна Е.М., Трушкіна Н.В., Тюріна Н.М., Ускова Н.С., Щербаков В.В. та ін.

Проблематику розвитку логістики агропромислового виробництва, і зокрема м'ясної промисловості, розкрито в дослідженні вітчизняних та іноземних науковців: Величка О.П., Коляденко О.Л., Конієцького О.В., Ксенофонтова М.М., Петрика А.В., Седікової І.О., Федорука Є.В. та ін.

Разом із цим, розгляд питань розвитку логістичної діяльності на підприємствах м'ясопереробної промисловості має певну специфіку, що зумовлено відмінностями впливу внутрішніх і зовнішніх чинників на умови та результати виробництва зазначених підприємств. Відсутність комплексних досліджень цих питань зумовила вибір теми, предмету, мети й завдань дисертації.

Зв'язок роботи із науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційну роботу виконано згідно з планами науково-дослідних робіт ДВНЗ «Український державний хіміко-технологічний університет», у рамках наукової теми дослідження: «Управління матеріалопотоками в логістичних системах хімічної промисловості» (державний реєстраційний номер 0112U004342), в якій автором було теоретико-методологічно визначено оптимальний варіант обсягів запасів і використання матеріальних ресурсів, досліджено конкурентоспроможності логістичної системи регіону на основі STEP і SWOT-аналізу; «Визначення оптимального варіанту логістичних потоків підприємств хімічної промисловості» (державний реєстраційний номер 0116U001714), в якій автором запропоновано теоретико-методологічне обґрунтування об'єднання окремих учасників логістичного ланцюга і єдиної системи.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є поглиблення теоретико-методичних засад, узагальнення практичного досвіду й обґрунтування пропозицій з удосконалення логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості.

Відповідно до поставленої мети завданнями роботи стали:

- визначити теоретико-методологічні основи розвитку підприємств м'ясопереробної промисловості;
- дослідити теоретичні засади логістичної діяльності суб'єктів підприємництва як елементу їх розвитку;
- узагальнити методичні підходи до оцінки ефективності розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості;

- здійснити оцінку логістичної системи України;
- дослідити стан розвитку підприємств м'ясопереробної промисловості;
- визначити специфіку впливу внутрішніх і зовнішніх чинників на ефективність розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості;
- запропонувати концептуальні засади вдосконалення розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості;
- обґрунтувати інструменти моделювання вибору оптимальних постачальників сировини й матеріалів для підприємств м'ясопереробної промисловості;
- удосконалити механізми реструктуризації логістики збуту підприємств м'ясопереробної промисловості.

Об'єктом дослідження є процес розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної галузі.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних і прикладних аспектів розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості.

Методи дослідження. У роботі використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження. Теоретичною й методологічною основою дослідження є системний підхід до вивчення причинно-наслідкових зв'язків, пізнання фундаментальних положень економічної науки. У процесі виконання дисертації використовувалися наступні методи: *дедуктивний* – при осмисленні теоретичної суті проблеми, обґрунтуванні й поглибленні окремих понять; *методи аналізу і синтезу* – для розгляду й узагальнення окремих складових дослідження, *метод наукових узагальнень*, *семантичний аналіз* – для дослідження логістичної діяльності підприємства; *економіко-статистичні аналізи* – для дослідження організаційно-економічної характеристики розвитку логістичної системи України й м'ясопереробної промисловості; *метод опитування* – для визначення споживчих переваг; *економіко-математичне моделювання* – для оптимізації логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості тощо.

Інформаційною базою дисертаційної роботи є офіційні матеріали Державної служби статистики України, дані статистичної звітності м'ясопереробних підприємств, наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених з проблеми дослідження, монографії, спеціалізована література, періодичні наукові видання, законодавчо-нормативні акти, ресурси Інтернету, результати власних досліджень.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в поглибленні теоретичних, методичних та практичних положень з удосконалення аспектів розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості.

У дослідженні сформульовано наступні найбільш значущі результати, які виносяться на захист:

удосконалено:

– визначення суті поняття «логістична діяльність підприємства м'ясопереробної промисловості», яка (як елемент господарського менеджменту) є процесом планування, організації, управління сукупними потоками (матеріальними, фінансовими, інформаційними та сервісними), що реалізується за чотирма її характерними блоками (закупівельною, виробничою, збутовою та логістикою контролю) і яка спрямована на реалізацію логістичних операцій у напрямі мінімізації загальних витрат, зменшення товарних запасів, скорочення часу транспортування, максимізації якості продукції для повноти задоволення потреб споживачів і збільшення рівня прибутковості виробника;

– процедуру управління загрозами логістичної діяльності підприємства, що дозволяє оптимізувати вплив на неї потенційно небезпечних чинників, які на відміну від існуючих, ґрунтується на проходженні шестикрокового порядку дій (аналіз чинників, виявлення більш вагомих загроз, визначення оптимального рівня загрози, розробка заходів мінімізації загроз, впровадження заходів, розрахунок ефективності впровадження);

– інструменти моделювання вибору оптимальних постачальників сировини й матеріалів для підприємств м'ясопереробної промисловості, що охоплюють алгоритм обґрунтування вибору постачальників, критерії вибору

(якість і асортимент сировини, виробнича потужність постачальника, інфраструктура, вартість сировини й матеріалів, умови платежу, сервіс обслуговування) та відповідні їм параметри;

дістали подальшого розвитку:

– концептуальні засади вдосконалення розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості шляхом узгодження функцій забезпечення логістичної діяльності з функціями загального менеджменту підприємств, стабілізації внутрішнього стану підприємств, вибору оптимальних постачальників, оптимізації складових системи збуту продукції та використання диференційованого і комплексного підходів до оцінювання розроблених заходів;

– методичний підхід до оцінки ефективності розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості, що пропонується здійснювати на основі відокремленого (за складовими) та інтегрованого оцінювання шляхом порівняння ефективності логістичної діяльності й загальної ефективності підприємства (чистий прибуток) при використанні методів (експертного, розрахункового, моделювання) за чотирма її блоками: закупівельна логістика, виробнича, збутова й логістика контролю;

– диференційований порядок розробки стратегії логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості, що, на відміну від існуючих, ґрунтується на системному врахуванні чинників внутрішнього і зовнішнього середовища із узагальненням сукупності їхніх впливів на господарський стан з подальшою розробкою за ними варіантів оптимальних параметрів стратегічного розвитку й інструментів їхнього коригування у випадку відхилень при реалізації;

– механізм оптимізації логістики збуту підприємств м'ясопереробної промисловості, параметри управлінських рішень, за яким обґрунтовуються модель транспортної задачі шляхом проектування маршрутів і товарного асортименту за зонами обслуговування із сегментуванням споживачів за рівнем доходів та урахуванням сезонних коливань попиту.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що основні положення дисертації можуть бути використані органами державного й господарського управління при удосконаленні розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості.

Науково-методичні та практичні розробки автора з питань розвитку логістики матеріальних потоків підприємств регіону рекомендовані до використання Департаментом економічного розвитку Дніпропетровської обласної державної адміністрації (акт № 1649/0/31-20 від 25.09.2020 р.); використання результатів дисертаційного дослідження у науковій роботі кафедри (довідка № 26-06/04-53 від 23.12.2016 р.); з упровадження результатів дисертаційного дослідження у навчальному процесі в ДВНЗ УДХТУ (довідка № 26-06/04-22 від 08.05.2019 р.); комплексна оцінка логістичної системи на ТОВ «Інтерфлекс» (акт № 04-18 від 24.02.2020 р.); з оцінки загроз логістичної діяльності на м'ясопереробній фабриці «Алан» (довідка № 1/63 від 08.04.2020 р.); з алгоритму планування поставок на ТОВ «Друкарські Форми» (акт № 55/2020 від 15.06.2020 р.); з механізму системи розвитку логістичних активностей на ТОВ Науковий Парк «Хімічні технології» (довідка № 1/162 від 19.10.2020 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною науковою працею. Усі наукові результати, викладені в дисертації, належать особисто автору. З наукових публікацій, виданих у співавторстві, у роботі використано лише ті положення, які становлять індивідуальний внесок автора, про що зазначено в переліку публікацій за темою дисертації.

Апробація результатів дослідження. Достовірність результатів підтверджена апробацією на науково-практичних конференціях різних рівнів:

– міжнародних: «Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики» (м. Одеса, 2012, 2019 рр.), «Сучасні тенденції розвитку фінансових та інноваційно-інвестиційних процесів в Україні» (м. Вінниця, 2013 р.), «Логістичні системи: глобальні, національні, регіональні та локальні вимірювання» (м. Луцьк, 2014 р.), «Хімія та сучасні технології»

(м. Дніпропетровськ, 2015 р.), «Участь молоді у розвитку економіки та суспільства України» (м. Київ, 2016 р.); «Сучасні проблеми економіки та управління підприємствами України в умовах європейської інтеграції» (м. Дніпропетровськ, 2016 р.), «Інноваційний потенціал науки і освіти Казахстану в новій глобальній реальності» (м. Шимкент (Казахстан), 2016 р.), «Актуальні проблеми економіки й управління в умовах системної кризи: збірник матеріалів» (м. Львів, 2016 р.), «Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: виклики постіндустріальної економіки» (м. Львів, 2017 р.), «Міжнародні наукові та інноваційно-інвестиційні програми: досвід та результати» (м. Дніпро, 2017 р.), євразійський конгрес економіки і соціальних наук (м. Дніпро, 2018 р.), «Напрями розвитку технологічних систем і логістики в АПВ» (м. Харків, 2019 р.);

– всеукраїнських: «Економічні та соціально-політичні проблеми активізації інноваційної діяльності підприємств України» (м. Київ, 2011 р.), «Наукове забезпечення процесів реформування соціально-економічних відносин в умовах глобалізації» (м. Ялта, 2011 р.), «Фінансова система України: становлення та розвиток» (м. Острог, 2012 р.), «Актуальні проблеми конкурентоспроможності підприємств» (м. Севастопіль 2012 р.), «Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України» (м. Одеса, 2019 р.).

Публікації. Основні результати і висновки дисертаційної роботи опубліковано у 35 наукових працях загальним обсягом 14,87 друк. арк., у тому числі: 1 колективна монографія (у співавторстві); 15 наукових статей (з них: 10 – у фахових наукових виданнях з економічних наук, визнаних МОН України (усі входять до науково-метричних баз даних), 1 – у науковому періодичному виданні іншої держави, яке входять до науково-метричної бази даних, 4 – в інших виданнях); 19 тез доповідей у матеріалах конференцій і конгресів.

Структура й обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел із 164 найменувань і додатків на 40 с. Основний текст складає 183 сторінок комп'ютерного тексту. Робота містить 18 таблиць та 60 рисунків, з яких 8 займають всю площу сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО–МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ М'ЯСОПЕРЕРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1 Теоретико – методичні основи побудови логістичної діяльності підприємства

В Україні поняття «логістика» з'явилося в середині 90-х років ХХ ст. і на сьогодні перебуває в стадії становлення. Передумови, що спричинили розвиток логістики в країні, мають свої особливості: інтеграція ринку закупівлі сировини, підвищення іноземної конкуренції; створення і розвиток логістичної діяльності; розвиток кооперації, збільшення витрат на перевезення; безперервне скорочення життєвого циклу товарів; відсутність на вітчизняних підприємствах скоординованого менеджменту потоків, що призводить до збільшення витрат всіх учасників виробничого процесу; упровадження логістичної системи управління в діяльності вітчизняних підприємств тощо [1].

В умовах ринкових відносин будь-яка господарська діяльність прагне підвищити свою конкурентоспроможність. Це прагнення базується на виявленні на підприємстві й усуненні факторів, що ведуть до необґрунтованого збільшення виробничих, логістичних і маркетингових витрат. У зв'язку із цим виникає необхідність у науковому визначенні сутності поняття «логістика», «логістична діяльність підприємства». Значна частина відомих визначень логістики, логістики підприємства, логістичної діяльності підприємства включає в сферу даної науки вивчення різних процесів руху товару. Мається на увазі переміщення матеріальних ресурсів і готової продукції на всіх стадіях і етапах, у тому числі виробниче споживання в господарських структурах.

За формою тлумачення всі визначення можна поділити на напрямки.

Перше зводиться до трактування логістики підприємства як науковий напрямок, що має практичний характер і пов'язаний із пошуком можливостей підвищення конкурентоспроможності потоків процесів.

Друге представляє логістику підприємства як сфери господарської діяльності з управлінням тільки матеріальними й інформаційними потоками в сфері виробництва й обігу.

Щоб зробити відповідний висновок про сутність даного поняття, необхідно звернутися до кількох найбільш відомих визначень логістики підприємства. Так, Американська рада з проблем менеджменту визначає логістику підприємства як планування, реалізацію та контроль технологічно й економічно ефективних процесів переміщення та складування вантажів, матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції, а також передачу відповідної інформації від місця виробництва до місць споживання відповідно до інтересів споживачів [2, с. 21]. Британський інститут проблем організації закупівельної діяльності формулює поняття логістики підприємства у рамках ланцюга «постачання–виробництво–збут», включаючи вибір постачальника, організацію матеріального забезпечення виробництва, зберігання запасів і доведення готової продукції до споживачів залежно від каналів розподілу.

Незважаючи на авторитетність джерел, ряд прогресивних вчених не погоджуються з таким визначенням. Деякі з них є прихильниками консервативного підходу і пропонують обмежити поняття логістики підприємства як науку, що займається проблемами управління процесами фізичного розподілу матеріальних ресурсів у часі і просторі тобто тими питаннями, якими вона займалася на початку розвитку.

Така позиція щодо визначення сутності поняття логістики підприємства не може вважатися доцільною з ряду причин. У першу чергу, не можна виключити логістичні дослідження та практичні розробки, що стосуються багатьох напрямів господарської діяльності. Крім того, у цьому випадку логістика підприємства зводиться лише до сфери управління, пов'язаної з фізичними операціями із переміщення засобів виробництва, але від логістики підприємства залежать дуже важливі сфери досліджень, такі як планування господарської діяльності, удосконалення процесів управління матеріальними й інформаційними потоками,

включаючи виробництво, технологічне забезпечення, транспортно-складські роботи тощо.

Тому представник більш прогресивних поглядів, професор Пфоль Г.Х. трактує логістику підприємства як процес планування, реалізації та контролю ефективних і економічних, з точки зору витрат, переміщення і зберігання матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції, а також пов'язаної з ними інформації про постачання товарів від місця виробництва до місця споживання відповідно до вимог клієнтури [3 с. 103].

Підтримуючи аналогічну позицію щодо визначення такого поняття, професор Г. Павеллек висловлюється більш лаконічно: «Логістика підприємства – це планування, управління та контроль потоку матеріальної продукції, яка надходить на підприємство, та відповідного йому інформаційного потоку, що обробляється там ізалишає його» [3 с. 104]. Голова союзу фірм Німеччини з виробництва складської техніки В. Кільхоф вважає, що логістика підприємства – це координація всіх систем руху матеріалів і готової продукції як усередині підприємства, так і поза ним. Вона дозволяє управляти матеріалопотоками від моменту заготовки до реалізації у фізичному, інформаційному й організаційному сенсах [3 с. 104].

З точки зору інших учених – економістів Гаджинского А.М., Гордона М.П., Дегтяренка В.М., Промислова Б.Д., Сиромятникова Є.С. та інших, логістика підприємства інтерпретується як певна сфера діяльності, основана на глибокій інтеграції попиту, виробництва, обігу, транспорту й інформації. Логістику підприємства розглядають також як напрям, мета якого полягає в розробці методів і організаційних форм управління потоковими процесами для максимального задоволення попиту на продукцію та доведення її до споживача в обумовлений термін з мінімальними витратами.

На першому Європейському конгресі (1974 р.) з питань матеріальних потоків логістика була визначена як наукове вчення про системне планування, управління і контроль матеріальних потоків, енергетичних потоків, інформаційних, а також пасажирських потоків [3, с. 104].

С. Кравчик вважає, що процес управління буде називатися логістичним, коли розподіл, стан і потоки його складових, тобто людей, матеріальних благ, інформаційних та фінансових ресурсів, потребуватимуть координації з іншими процесами за рахунок критеріїв розташування, часу, вартості й ефективності досягнення бажаних цілей організації [4, с. 42].

Визначення поняття логістика підприємства в літературі дає підстави для висновку, що більшість авторів користуються різними термінами, що по суті описують однакові логістичні активності. Трапляються такі терміни, як фізичний розподіл, логістика маркетингу, управління матеріалами та сировиною, логістичний інжиніринг, промислова логістика, управління постачанням, управління інтегрованою системою логістики, управління розподілом, управління логістичною ланцюгом і т. ін.

Основним об'єктом дослідження, управління й оптимізацію є матеріальний потік. З часом до матеріальних потоків приєдналися інформаційні та фінансові, а невдові – сервісні потоки.

Як правило, до логістики підприємства як до об'єкта дослідження здійснюється інтегрований підхід, а саме: сукупність чотирьох потоків – матеріального, фінансового, інформаційного та сервісного.

За кордоном у підручниках найчастіше наводять визначення логістики, дане Радою логістичного менеджменту в 1985 р. Причому повсюдно вживається термін «логістичний менеджмент» (або «менеджмент в бізнес-логістиці»), а не «логістика», що підтверджує її практичний характер застосування.

У вітчизняній літературі зустрічаються різноманітні визначення логістики. На думку Плоткіна Б.К. «логістика – це наукова дисципліна про управління потоками в системах» [5]. У дослідженнях Смахова А.О. логістика визначається «як процес управління виробництвом, рухом і зберіганням матеріалів, виробів і товарів, а також супутніх їм інформаційних потоків за допомогою організації каналів товароруку, так що поточні й майбутні витрати мінімізуються за умови високоефективного (надійного) виконання і доставки замовлень» [6]. Також у її наукових працях наявна така інтерпретація, як «логістика – науковий напрямок,

вчення про планування, управління і спостереження (відстеження) при русі матеріальних та інформаційних потоків у виробничих і енергетичних системах» [6]. У роботах Пудичева Г. розглядає логістику як більш широке поняття. На її думку, «логістика – це науковий напрямок і практична діяльність з управління матеріальними, сервісними, інформаційними, фінансовими та іншими основними й супутніми потоками (включаючи зворотні) від джерела їх утворення до місця кінцевого споживання, спрямовані на повне задоволення вимог споживачів та інших зацікавлених сторін при мінімізації витрат» [7].

Анікіна Б.А. досліджує логістику як «науку про планування, організації, управління, контроль і регулювання руху матеріальних та інформаційних потоків у просторі й часі від їх первісного джерела до кінцевого споживача» [8]. На думку Литвиненко В.А., Родников А.Н. логістика визначається, як комплексний напрямок в науці, що охоплює проблеми управління матеріальними й інформаційними потоками в їх взаємодії [9]. Як стверджує Гордона М.П «логістика – це міждисциплінарний науковий напрямок, безпосередньо пов'язаний із пошуком нових можливостей підвищення ефективності матеріальних потоків» [10].

У дослідженнях Гордон М.П., Тішкін Е.М., Усков Н.С. логістика визначається, як «науково-практичний напрямок господарювання, що полягає в ефективному управлінні матеріальними потоками у сферах виробництва й обігу» [11]

У роботах Новіков О.А., Семененко А.І. є таке визначення логістики: «це наука про раціональну організацію виробництва і розподілу, що дозволяє комплексно з системних позицій охоплювати питання постачання, організувати збут і розподіл» [12,13].

Домніна С.В. визначає логістику як «організацію системи, що включає виробництво, зберігання, транспортування і розподіл продукції з максимальним прибутком» [14].

Афанасьєва Н.В. у своїх роботах аналізує логістику як «науковий інструментарій ефективної взаємодії продуктивних сил суспільства шляхом

системної організації та оптимізації матеріальних й інформаційних потоків» [15].

Логістика як «концепція прогнозування, основана на досягненні високого рівня надійності управління процесами доставки, і тому здійснення цієї концепції забезпечує бізнесменам відносну стабільність їх діяльності в умовах невизначеності середовища» розглядається Залмановою М.Є. [16].

Логістику як науку про організацію та планування матеріальних ресурсів у суспільному виробництві (на всіх його ділянках) й управління цим процесом визначає Смахова А.О. [17].

Більш широке визначення дає Родникова А.Н., а саме: «логістика – це наука про планування, контроль і управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними й нематеріальними операціями, що здійснюються в процесі доведення сировини і матеріалів до виробничого підприємства, внутрішньозаводської переробки сировини, матеріалів і напівфабрикатів, доведення готової продукції до споживача, відповідно до інтересів і вимог останнього, а також передача, зберігання й обробка відповідної інформації» [18].

Вчені Львівської політехніки роблять акцент на «оптимальному управлінні матеріальними, інформаційними й фінансовими потоками в економічних адаптивних системах із синергійними зв'язками» [19].

На думку Ларіної Р.Р., «логістика – науково-практичний напрям господарювання виділяє, який полягає у плануванні, управлінні, здійсненні та контролі корисного й рентабельного руху сировини, напівфабрикатів і готової продукції від місця виготовлення до місця споживання з метою задоволення потреб споживачів» [20]. У роботах Омельченко В.Я. логістика також розглядається як «наука про планування, управління і контроль за рухом матеріальних та інформаційних потоків у будь-яких системах» [21]

У роботах вчених Саратовського державного технічного університету логістика визначається як «застосування сучасних наукознавчих дисциплін до побудови (синтезу), дослідження, аналізу й кількісної оцінки ефективності функціонування систем логістики у сфері матеріально-технічного забезпечення

виробничо-комерційної діяльності й оптової торгівлі засобами виробництва» [22].

Отже, феномен логістики є настільки багатограним і складним, що численні визначення цього поняття багато в чому різняться з точки зору вітчизняних і зарубіжних учених. Таким чином, результати здійсненого аналізу свідчать, що дотепер неможливо виокремити єдиного загального визначення поняття логістики.

Така ситуація є результатом використання різних методичних підходів, не достатньою дослідженістю понятійно-категоріального апарату явища логістики. Кожне з визначень цього поняття конкретизує його розуміння, але при цьому жодне з них не дає вичерпної характеристики поняття «логістика». Для вирішення цієї проблеми було обрано шлях, пов'язаний із формулюванням узагальненого визначення поняття «логістика», яке охоплює більшість з існуючих визначень цього явища. Як інструмент було використано методологічний підхід, що базується на найбільш відомому способі визначення понять – виборі родового поняття (класу), до якого відноситься поняття, і встановленні істотних ознак, які характеризують видову відмінність цього поняття. Цей методологічний підхід передбачає 3 етапи [23].

Перший етап – «аналіз». На цьому етапі збираються існуючі визначення досліджуваного поняття. Потім кожне визначення поняття розкладається на складові: родові поняття (РП) та істотні ознаки (ІО) (рис. 1.1).

Другий етап – «узагальнення». На цьому етапі до сукупності родових понять (РП₁, ..., РП_N), виділених на першому етапі, застосовується процедура узагальнення. У результаті отримуємо узагальнене родові поняття. Аналогічна процедура застосовується до кожної групи істотних ознак, які були виділені на першому етапі. У результаті отримуємо узагальнені істотні ознаки (ІО₁, ..., ІО_N).

Третій етап – «синтез». На цьому етапі до узагальненого родового поняття й сукупності узагальнених істотних ознак застосовується процедура синтезу, у результаті якої отримуємо узагальнене визначення досліджуваного поняття.

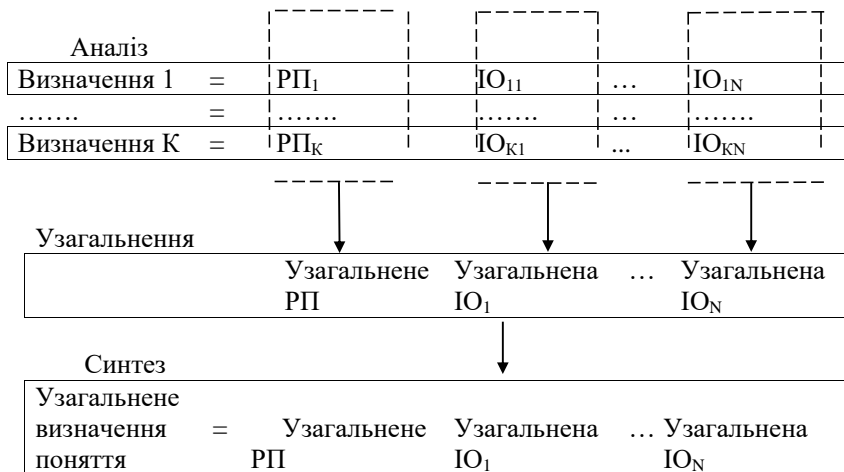


Рис. 1.1. Етапи побудовання узагальненого визначення поняття

Для побудовання узагальненого визначення поняття «логістика» були використані 18 визначень цього поняття. Приклад структурування окремих понять подано в додатку А.

Як родові поняття були виділені: наука, науково-практичний напрям, науковий інструментарій, концепція, організація системи товароруху інтегральний інструмент менеджменту.

Серед них слід виділити поняття «наука» й поняття, які можуть розглядатися як еквівалентні:

- науково-практичний напрям;
- науковий інструментарій;
- комплексний напрямок у науці;

Відповідно до академічного тлумачного словника української мови поняття «наука» означає систему знань про закономірності розвитку природи і суспільства та способи впливу на навколишній світ [24]. Тобто, замість усіх цих понять ми як родові поняття будемо розглядати одне – «наука».

Наступним кроком аналізу поняття «логістика» є визначення його істотних ознак (додаток А). Це дозволить визначити поняття «логістики» як окрему

систему знань «науки». Усю сукупність істотних ознак можна розділити на 5 груп:

1. Управління потоками в системах виробництва й обігу (питома вага – 56%).
2. Організації каналів товароруку (28%);
3. Виробництво, зберігання, транспортування й розподіл продукції (11%).
4. Забезпечення стабільності діяльності (6%).
5. Доведення сировини й матеріалів до виробничого підприємства, а готової продукції – до споживача (6%);

Більш детально розглянемо перші дві групи істотних ознак, які мають найбільшу питому вагу (56% і 28%). Перша група істотних ознак – управління потоками в системах виробництва й обігу . До неї, окрім однойменної істотної ознаки «управління потоками», входять еквівалентні або майже еквівалентні ознаки:

– управління матеріальними, сервісними, інформаційними та фінансовими потоками, задоволення вимог кінцевих споживачів;

– процес управління виробництвом, рухом і зберігання матеріалів, виробів і товарів;

– процес планування, реалізації, контролю витрат переміщення і зберігання товарів, постачання товарів;

– потоки товароруку в просторі й у часі від їх первісного джерела до кінцевого споживача;

Також до цієї групи входять ознаки, які дають розширене уявлення:– планування, організація, управління, контроль, регулювання товароруком;

– системна організація й оптимізація матеріальних та інформаційних потоків.

Виходячи з вищевикладеного, узагальнене визначення істотної ознаки логістики в контексті розширеного уявлення пропонується сформулювати наступним чином: логістика – це наука про ефективне управління

матеріальними, сервісними, інформаційними та фінансовими потоками та задоволення вимог кінцевих споживачів.

Друга група істотних ознак – організації каналів товароруху. До неї, окрім однойменної істотної ознаки – «організації каналів товароруху», – входять еквівалентні або майже еквівалентні ознаки:

– управління рухом товару або управління матеріальними ресурсами для потреб постачання;

– раціональна організація виробництва, розподіл, збут товару;

– планування, управління й контроль за рухом матеріальних та інформаційних потоків у будь-яких системах;

Таким чином, істотну ознаку організації каналів товароруху в контексті розширеного уявлення можна визначити так: це наука про планування, управління й організацію каналів товароруху.

У підсумку аналіз існуючих визначень поняття «логістика», здійснений в контексті виділення родового поняття й істотних ознак дає підстави говорити, що логістика розглядається як науковий напрямок для організації каналів товароруху.

Теоретичні положення логістики активно впроваджуються в практичну діяльність підприємств. На сьогодні логістичний підхід виступає як логістична діяльність підприємства. Така ситуація вимагає подальшого дослідження як категорійно-понятійного апарату цього поняття, так і можливостей вдосконалення в практичній сфері логістичної діяльності підприємства.

Багато вчених не відрізняють поняття «логістична діяльність» від таких термінів, як «логістика», «логістика підприємства».

Проведемо аналогічний семантичний аналіз (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Визначення поняття «логістична діяльність», її родові поняття та істотні ознаки

№ з/п	Визначення	Родове поняття	Істотні ознаки	Автори визначення
1	Пересування і збереження матеріальних потоків у процесі їх проходження в межах ланцюга поставок	процес	пересування і збереження матеріальних потоків	Блейхер О. [25, с.12]
2	Реалізація основних логістичних функцій і задач.	функція, задача	реалізація логістичних функцій і задач.	Коніщева Н.Й., Трушкіна Н.В. [26, с. 116].
3	Особливий вид господарської діяльності, реалізація якої потребує здійснення послідовних процесів логістичної діяльності підприємства в єдиному комплексі.	вид господарської діяльності	логістичної діяльності підприємства	Коніщева Н.Й, Трушкіна Н.В. [27, с. 117]
4	Планування, організація, управління і контроль руху матеріальних та інформаційних потоків у просторі й часі від первинного джерела до кінцевого споживача	руху матеріальних та інформаційних потоків	планування, організація, управління і контроль матеріальних та інформаційних потоків	Левкін Г.Г. [28, с. 18]
5	реалізація комплексних логістичних функцій, а саме: базисних, ключових та підтримувальних.	функція	реалізація логістичних функцій	Міротін Л.Б. [29, с. 48]
6	Сукупність форм, методів і засобів комплексного управління рухом продукції; включає елементи організаційного, інформаційного, комунікаційного забезпечення ринкової системи	форми, методи і засоби комплексного управління	рух продукції включає елементи організаційного, інформаційного, комунікаційного забезпечення ринкової системи	Сумець О.М., Бабенкова Т.Ю. [30, с. 24]
7	Практична реалізація логістичних функцій та логістичних операцій.	логістичні функції та операцій.	реалізація логістичних функцій та логістичних операцій	Тюріна Н.М., Гой І.В., Бабій І.В. [31, с. 100]
8	Реалізація основних процесів координації операційної діяльності.	процес	координації операційної діяльності.	Тюріна Н.М., Гой І.В., Бабій І.В. [31, с. 100]

Продовження таблиці 1.1.

9	Сукупність логістичних рішень і методів їх прийняття	рішення	логістичні рішення і методи їх прийняття	Ковальська Л.Л. [32, с. 19–20]
10	Організаційно-управлінський механізм координації, який дає змогу досягти ефекту завдяки чіткій злагоженості в діях спеціалістів різноманітних служб, які беруть участь в управлінні матеріальним потоком.	організаційно-управлінський механізм	управлінні матеріальним потоком	Окландер М.А. [33, с. 12]
11	Управління потоковими процесами, зокрема процесом руху товару в різних сферах діяльності суб'єктів господарювання.	управління потоковими процесами	рух товару	Степанов В.І. [34, с. 35]
12	Організація інтегрального управління матеріальними та пов'язаними з ними інформаційними й фінансовими потоками, а також супутнім сервісом, що сприяє досягненню цілей організації бізнесу з оптимальними витратами ресурсів.	організація інтегрального управління	матеріальні, інформаційні, сервісні й фінансові потоки	Щербakov В.В. [35, с. 26]
13	напрямок господарської діяльності, який полягає в управлінні матеріальними й супутніми інформаційними, фінансовими та сервісними потоками підприємства, що здійснюється шляхом послідовного та взаємоузгодженого виконання логістичних операцій (матеріально-технічного забезпечення, складування ресурсів і продукції, організації виробничого процесу, управління запасами, сервісного обслуговування споживачів, транспортування, організації розподілу і збуту продукції) на основі принципів системності, комплексності, інтегрованості усіх ланок логістичного ланцюга «постачання–виробництво–збут» з метою досягнення довгострокового успіху в бізнесі за рахунок максимального задоволення вимог споживачів і мінімізації витрат в умовах ризиків, мінливості й невизначеності зовнішнього оточення	напрямок господарської діяльності	матеріальні, інформаційні, сервісні та фінансові потоками	Загорна Т.О. та Ткачова А.В. [36]
14	окремий вид господарської діяльності, що передбачає переміщення матеріальних, фінансових, інформаційних, людських і сервісних потоків через ланцюги поставок між виробником і споживачем продукції	вид господарської діяльності	переміщення матеріальні, інформаційні, сервісні та фінансові потоками	Скриньковський Р.М. [37]

Продовження таблиці 1.1.

15	процес управління сукупними потоками (матеріальними, інформаційними, сервісними й фінансовими) в інтегрованих логістичних ланцюгах і здійснення логістичних операцій з потоками з метою оптимізації витрат, задоволення потреб клієнтів і виконання місії підприємства	процес управління сукупними потоками	логістичні операції з потокам	Мельникова К.В [38]
16	частина системи логістичного управління, при ефективному впровадженні якого забезпечується логістичний сервіс.	система логістичного управління	логістичний сервіс	Сток Дж. Р., Ламберт Д. М. [39]
17	сукупність логістичних операцій, що забезпечують рух вхідного, внутрішнього (внутрішньомагазинного – для підприємств роздрібно́ї торгівлі, внутрішньоскладського – для підприємств оптової торгівлі) і вихідного товарного потоку, а також рух аналогічних потоків тари й пакувальних матеріалів, торговельного обладнання та інвентарю, інформаційних і фінансових потоків	логістичні операції	матеріальні, інформаційні, сервісні та фінансові потоками	Мішука І.П. [40]
18	Єдина інтегрована функція	функція	інтегрована функція	Уотерс Д. [41]
19	Діяльність з управління товарно-матеріальними потоками від джерел сировини і матеріалів до пункту розподілу готового продукту	управління товарно-матеріальними потоками	матеріальні потоки	Бауерсокс Дональд Дж., Дейвід Дж. [42]
20	Комплекс логістичних функцій та операцій спрямованих на виникнення, перетворення і поглинання матеріальних потоків у певному економічному об'єкті	комплекс логістичних функцій та операцій	матеріальні потоки	Сергєєв В. [43]
21	Єдиний технологічний процес усієї виробничо-транспортної системи на основі інтеграції виробництва, транспортування та споживання	технологічний процес	інтеграція виробництва, транспортування та споживання	Тридід О.М. Таньков К.М., Леонова Ю.О. [44]

Як родові поняття були виділені: процес, функція, задача, вид господарської діяльності, рух матеріальних та інформаційних потоків, управління поточковими процесами, організація інтегрального управління; напрям господарської діяльності, процес управління сукупними потоками, система логістичного управління, логістичні операції, управління товарно-матеріальними потоками, комплекс логістичних функцій та операцій, технологічний процес.

Серед них слід виділити поняття «процес управління сукупними потоками» й поняття, які можуть розглядатися як еквівалентні:

- руху матеріальних та інформаційних потоків;
- управління товарно-матеріальними потоками;
- система логістичного управління;
- організація інтегрального управління;
- система логістичного управління;

управління поточковими процесами. Те ж саме стосується поняття «задача», у словнику визначено як одна чи більше послідовностей команд, що обробляються керівною програмою як елемент роботи, виконуваної обчислювальною машиною [45]. Тобто, замість усіх цих понять, як родові ми поняття будемо розглядати одне – «процес управління сукупними потоками».

Виокремимо ще одну групу родових понять, а саме:

- комплекс логістичних функцій та операцій, технологічний процес;
- логістичні операції;
- напрям господарської діяльності;
- вид господарської діяльності.

Їх можна розглядати як еквівалентні або майже еквівалентні поняттю «процес управління сукупними потоками». Тобто, для більшості визначень поняття «логістична діяльність підприємства» як узагальнюючого родового поняття слід розглядати «процес управління сукупними потоками».

Наступним кроком аналізу поняття «логістична діяльність підприємства» є визначення його істотних ознак. Це дозволить визначити поняття «логістична діяльність підприємства» як окремий вид поняття «процес управління сукупними потоками». Усю сукупність істотних ознак можна поділити на 5 груп:

1. Пересування і збереження потоків (питома вага – 52,17%).
2. Реалізація логістичних операцій (30,43%).
3. Інтеграція виробництва, транспортування та споживання (4,35%).
4. Рух продукції (8,70%).
5. Координації операційної діяльності (4,35%).

Більш детально розглянемо перші дві групи істотних ознак, які мають найбільшу питому вагу (52,17% та 30,43%). Перша група істотних ознак – пересування і збереження потоків. До неї, окрім однойменної істотної ознаки «пересування і збереження товаропотоків», входять еквівалентні або майже еквівалентні ознаки:

- логістичний сервіс;
- планування, організація, управління і контроль матеріальних та інформаційних потоків;
- управлінні матеріальним і фінансовими потоками;
- та інші.

Спираючись на викладене вище узагальнене визначення істотної ознаки «пересування і збереження потоків» в контексті розширеного уявлення пропонується визначити так: це процес, планування, організація, управління і контроль матеріальних, фінансових інформаційних і сервісних потоків. Друга група істотних ознак – реалізація логістичних операцій. До неї, окрім однойменної істотної ознаки «реалізація логістичних операцій», входять еквівалентні або майже еквівалентні ознаки:

- логістичні рішення і методи їх прийняття;
- логістичні функції з потоками;
- реалізація логістичних задач.

Виходячи з вищевикладеного узагальнене визначення істотної ознаки «реалізація логістичних операцій» в контексті розширеного уявлення пропонується визначити так: сукупність логістичних функцій та задач, спрямованих на досягнення мети логістичної системи. Також важливо зауважити реалізацію логістичних рішень і методів їх прийняття.

Підсумовуючи аналіз існуючих визначень поняття «логістична діяльність підприємства», здійснений в контексті виділення родового поняття й істотних ознак, можна запропонувати наступне узагальнене визначення цього поняття. Це є процесом планування, організації, управління сукупними потоками (матеріальними, фінансовими, інформаційними та сервісними), що реалізується за чотирма її характерними блоками (закупівельною, виробничою, збутовою та логістикою контролю) і яка спрямована на реалізацію логістичних операцій у напрямі мінімізації загальних витрат, зменшення товарних запасів, скорочення часу транспортування, максимізації якості продукції для повноти задоволення потреб споживачів і збільшення рівня прибутковості виробника.

Основним об'єктом дослідження логістичної діяльності підприємства був і є матеріальний потік. У вітчизняній теорії і практиці його єдиного визначення поки не існує.

У вітчизняній літературі широко поширене визначення матеріального потоку (англ. – material flow) як продукції, що розглядається в процесі руху різних логістичних операцій (транспортування, складування тощо) і віднесена до часового інтервалу. Слід погодитися з В.І. Сергєєвим, який пропонує трактувати матеріальний потік залежно від просторового положення в логістичному ланцюзі, у збільшеному плані виділяючи матеріальні ресурси (МР), незавершене виробництво (НЗВ) – і готову продукцію (ГП). Особливим видом матеріальних ресурсів у логістиці є тара і упаковка.

Кожен матеріальний потік супроводжують інформаційними, фінансовими і сервісними потоками, пов'язаними зі вказаними параметрами. Причому не завжди інформаційний, сервісними і фінансовий потоки збігаються за часом з матеріальним. У зв'язку із цим виникає потреба у формуванні поняття

логістичної активності. У більшості зарубіжних літературних джерел як ключові логістичні активності виділяють наступні:

- управління закупівлями;
- транспортування;
- управління процедурами замовлень;
- підтримку стандартів обслуговування клієнтів;
- управління виробничими процедурами (операціями);
- фізичний розподіл.

Однією з ключових комплексних логістичних активностей є транспортування. Важливість транспортування пояснюється тим, що витрати на неї сягають двох третин від сумарних логістичних витрат. Процес повинен розглядатись як сукупність перевезення, навантаження–розвантаження, експедирування та інших операцій. Управління транспортуванням зазвичай передбачає вирішення таких завдань, як вибір перевізника й експедитора, виду транспорту, визначення раціональних маршрутів, підбір транспортних засобів під види вантажу.

Управління запасами МР і ГП являє собою процес створення, контролю і регулювання рівнів запасів у постачанні, виробництві та збуті продукції. Знижуючи ризики виникнення дефіциту МР у процесі виробництва продукції або незадоволення попиту на ГП у споживачів, у той же час запаси заморожують фінансові ресурси в надмірно великих обсягах товарно-матеріальних цінностей логістичних ланцюгах і системах. Найважливішим завданням логістичного менеджменту є оптимізація рівнів запасу в логістичних ланцюгах і системах. Витрати на створення і підтримання рівнів запасів становлять від 20 до 60% загальних логістичних витрат [13].

Місія логістичної діяльності підприємства може бути визначена як «наявність потрібного продукту в необхідній кількості та заданої якості в потрібному місці у встановлений час для конкретного споживача з оптимальними витратами» [8]. Конкурентна перевага на ринку визначається не виробничою ефективністю, а умінням залучити й утримати споживача.

Логістичний менеджмент і маркетинг взаємодіють у сфері збуту, причому логістика відіграє важливу роль в організації продажу. Завданням логістики підприємства є якісне задоволення попиту від прийому замовлення до доставки товару (продукту) кінцевому споживачу.

Функція управління (обробки) замовленнями визначає процедури отримання й обробки замовлень, моменти часу отримання ГП або надання послуг споживачеві, а також ініціює роботу фірмової дистрибутивної мережі з доставки і продажу ГП споживачам. Хоча витрати на цю логістичну активність не такі великі, як на транспортування або управління запасами, її значення в сучасному бізнесі велика, оскільки безпосередньо визначає якість обслуговування споживачів.

Важливість операційного менеджменту з позицій логістичної діяльності підприємства полягає в зниженні витрат і підвищенні конкурентоспроможності продукції, ефективному управлінні потоками МР і НП у технологічних процесах виробництва ГП. При цьому велику увагу приділяють об'ємно-календарному планування, мінімізації рівнів запасів МР і НП у виробництві, прогнозування потреб МР, скорочення тривалості виробничого циклу. Ці та інші завдання вирішуються за допомогою внутрішньовиробничих систем MRP, OPT та інших.

Однією з ключових логістичних активностей прийнято називати фізичний розподіл. За кордоном фізичний розподіл вважають майже синонімом логістики підприємства або заміняють ним поняття дистрибуції. Використовуючи первісний зміст, вкладений у це поняття, можна дати наступне визначення: «Логістичні активності – комплексність логістичних функцій та операцій, які є складовою частиною процесу дистрибуції та пов'язані з переміщенням, зберіганням, транспортуванням готової продукції у товаропровідних структурах виробників або логістичних посередників». До комплексу логістичних активностей відносять складування, вантажопереробку, упаковку, підтримку повернення товарів, забезпечення запасними частинами і сервісом, інформаційно-комп'ютерну підтримку. На рис. 1.2 зображено класифікацію логістичних активностей.



Рис. 1.2. Класифікація логістичних активностей логістичної діяльності підприємства [47]

Сучасні системи логістичної діяльності підприємства не можуть функціонувати без інформаційно-комп'ютерної підтримки. Багато в чому реалізація сучасної концепції інтегральної логістики стала можливою завдяки електронній обробці інформації матеріальних і фінансових потоків, автоматизації документообігу при організації руху товару, плануванню, організації, регулюванню, обліку, контролю, аналізу матеріальних потоків у постачанні, виробництві та збуті. Інформаційно-комп'ютерна підтримка в даний час застосовується для всіх логістичних активностей на мікро- і макроекономічних рівнях.

Одним з найбільш важливих у логістичній діяльності підприємства є поняття системи логістики. Як і для матеріального потоку у вітчизняній практиці єдиного сталого визначення системи логістики немає.

Найбільш поширеним визначенням останнім часом є наступне: «Система логістики – адаптивна система зі зворотним зв'язком, що виконує ті чи інші логістичні операції, що складається, з кількох підсистем і має розвинені зв'язки із зовнішнім середовищем» [17].

Реально існуючі системи логістики на практиці функціонують як деякі організаційно завершені економічні структури, управління об'єктами і процесами, які можуть бути побудовано на різних принципах. З позиції бізнесу система логістики може визначатися як «складна, економічна система, що складається зі взаємопов'язаних в єдиному процесі управління матеріальними, фінансовими, інформаційними і сервісними потоками, об'єднані єдиними цілями бізнесу».

До аналізу систем логістики застосовують системний підхід, що пояснюється їх складністю, ієрархічністю, цілісністю і структурованістю. Складність систем логістики визначається значною кількістю елементів ланок, складним характером їх взаємодії, складністю функцій, що виконуються системою, впливом на систему великої кількості факторів зовнішнього і внутрішнього середовища.

Система логістики ієрархічна, тобто елементи більш низького рівня підпорядковані елементам більш високого рівня в плані організаційно-структурного логістичного управління. Системам логістики промислового підприємства властива цілісність, тобто здатність системи виконувати задану цільову функцію, реалізовану тільки системою логістики в цілому, а не окремими її підсистемами. Упорядкованість припускає наявність певної організаційної структури системи логістики, що складається зі взаємопов'язаних об'єктів і суб'єктів управління [22].

Ланка системи логістики – це певний економічно й (або) функціонально відокремлений об'єкт, який не підлягає подальшій декомпозиції в рамках аналізу системи логістики, що виконує цільову функцію, пов'язану з певними логістичними зайняттям.

Ланкою системи логістики підприємства можуть виступати підприємства – постачальники матеріальних ресурсів, промислові підприємства і їх підрозділи, торгівельні, збутові, транспортні підприємства, посередницькі організації, митні служби, банки, підприємства інформаційно-комп'ютерного сервісу і зв'язку, тощо. Ланки системи логістики є синтезом суб'єктів і об'єктів управління зі своїми організаційними структурами. Це значно ускладнює управління системою і приводить до необхідності створення органу вищого логістичного менеджменту для координації та інтеграції дій окремих ланок.

Принципова відмінність логістичного підходу в управлінні матеріальними потоками від традиційного полягає у виділенні єдиної функції управління раніше розрізненими матеріальними потоками, технічній, технологічній, економічній та методологічній інтеграції ланок матеріалопровідного ланцюга в єдину систему, яка забезпечує ефективне управління наскрізними матеріальними потоками [46].

Логістична діяльність підприємства дозволяє економічним суб'єктам формувати стратегію розвитку із забезпечення своєї конкурентної переваги, виходячи з потреб споживача, а не з потреб ринку.

Логістична система розглянута як єдине ціле – глобальна система, яка розпочинається від відбору постачальника сировини і матеріалів до постачання готової продукції кінцевму споживачу. В інтегрованих логістичних системах матеріальний потік поєднує весь життєвий цикл товару: спочатку ідея товару, потім виробництво, просування товару, продажу, після продажне обслуговування.

На особливу увагу заслуговують моделі управління фінансовими потоками в логістичних системах підприємств [47]. Вплив на фінансові потоки забезпечує логістичну систему підприємства і фінансовими матеріальними ресурсами, здійснює залучення й повернення коштів, їх розподіл за напрямками використання [48].

Управління фінансовими потоками в межах логістичної системи має свої характерні риси, відмінні від загально прийнятих підходів до управління фінансовими потоками. Першочергово це визначається наявністю тісних взаємозв'язків, що існують між логістичними потоками. Зв'язок між матеріальними і фінансовими потоками логістичної системи забезпечується інформаційними потоками [49]. Тому управління фінансовими потоками буде ефективним лише в умовах їх тісного взаємозв'язку з іншими логістичними потоками.

Фінансовий потік є сукупністю фінансових ресурсів, які циркулюють між складовими логістичної системи промислового підприємства й пов'язані з матеріальними й інформаційними потоками в облікових регістрах суб'єктів господарювання. Якщо розглядати логістичну систему промислового підприємства, то її загальний фінансовий потік буде поділений на фінансовий потік забезпечення, фінансовий потік у виробництві та фінансовий потік збуту [50].

Управління фінансовими потоками в логістичних схемах виробничо-економічних систем підприємства має здійснюватися безперервно протягом усього періоду їх функціонування. При цьому має відповідно базуватися на

принципах системності, інтегрованості, комплексності, синергійності, адаптивності, динамічності, конструктивності, науковості.

Обсяг, час і швидкість руху фінансового потоку залежить від величини матеріального потоку, вибраної форми розрахунків і складу елементів логістичної системи. [51, с. 67]. Тому в процесі розробки заходів з удосконалення управління фінансовими потоками в логістичних системах підприємств слід враховувати першочергові напрями і види матеріальних потоків. Деталізування складу матеріальних і, як наслідок, фінансових потоків, забезпечить своєчасність оцінки витрат пов'язаних із забезпеченням, виробництвом і реалізацією продукції. Крім цього, слід застосовувати методи оцінки потоків у часі, методи оцінки потоків в умовах інфляції та методи оцінки і рівномірності синхронності потоків.

Сучасний стан логістичної діяльності підприємства визначається бурхливим розвитком і впровадженням інформаційних технологій. Реалізація основних логістичних функцій і операцій вимагає використання інформаційного забезпечення, спеціалізованих ліцензованих програм, локальної мережі internet ресурсів з використання сучасних комп'ютерних систем. Значення інформаційного супроводу в логістичному процесі настільки важливе, що багато спеціалістів виділяють особливу інформаційну логістику. Вона має індивідуальне значення в розвитку промисловості та управлінні інформаційними потоками. Цю функціональну сферу логістики часто називають комп'ютерною [1].

Інформаційна логістика експортує матеріальний потік. Вона є фундаментом для виробничого процесу, який включає постачання сировини, виробництво, зберігання, транспортування та збут продукції. Завдяки інформаційній логістиці здійснюється планування та реалізація всіх виробничих процесів, розпочинаючи з переміщення і складування сировини, готової продукції та завершуючи транспортуванням з мінімальними витратами й оптимальним сервісом.

Інформаційна система тут є істотним компонентом логістичної структури, що її пов'язує виробництва і збуту. Основною метою реалізації поставок є, по-перше, у розподілі матеріальних потоків на виробничі процеси (зберігання, транспортування, складування). По-друге, у координації інформаційного потоку у часі. Сучасна інформаційна логістика здійснюється тільки з використанням комп'ютерних технологій [1].

Виникають труднощі та проблеми створення інформаційних систем на промислових підприємствах. Одна з головних проблем – відсутність збору та аналізу первинної інформації. В основному інформація має вторинний характер, тобто не точна, не оперативна. Найчастіше промислові підприємства втрачають багато часу через несвоєчасну або недостовірну інформацію.

Необхідно створити галузеві та внутрішні інформаційні центри, що будуть координувати одночасно матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками на підприємствах.

Також необхідно застосувати логістичну інформаційну систему в сфері підготовки вантажів до перевезення як сировинної бази так і готової продукції із застосуванням електронних. І нарешті, налагодження логістичної взаємодії постачальників і покупців транспорту й виробництва, створення гнучких методів керування з орієнтацією на економію витрат ресурсів та енергії [52].

Наступною проблемою створення логістичної інформаційної системи є відсутність технічного забезпечення на підприємствах. Це відсутність ЕОМ, які б збирали, зберігали і перетворювали інформацію, а також полегшували сам процес керування. [53, с. 122].

Наступна проблема – зі сфери зовнішньоекономічної діяльності підприємства, при подоланні митних бар'єрів. Вона особливо актуальна для держав, що знаходяться в безпосередній близькості одна від одної і практично щодня мають зв'язок.

Щоб полегшити відносини в цій сфері потрібно ввести єдину міжнародну комунікаційну інформаційну систему. Вона буде призначена для передачі інформації про матеріальні потоки і контроль за їхнім рухом [52].

В останні роки поряд з управлінням матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками є й управління сервісними потоками. Крім того, логістичний підхід виявився ефективним і для підприємств, які тільки надають послуги (транспортні, експедиторські, вантажопереробні та ін.).

Дуже часто за останні роки стали застосовувати поняття «логістика сервісного відгуку». Це поняття визначає як процес регулювання логістичних операцій, які необхідні для надання якісних послуг найбільш ефективнішими елементами мінімізації витрат, максимізації прибутку та задоволення споживачів. Логістика сервісного відгуку розглядається, як підхід для розробки елементів стратегічного менеджменту.

Основним предметом логістичного сервісу є координація комплексу відповідних послуг.

Послуга як продукт праці має споживчу вартість, і це визначає її товарний характер, який виражається в здатності послуги бути реалізованою споживачами як своєрідний товар. Ця риса споріднює послуги з матеріальним товаром. При цьому вартість сервісних послуг іноді може перевершувати витрати безпосередньо на виробництво продукції [54].

Логістика сьогодні розглядається як інноваційний підхід, що забезпечує оптимізацію поточних процесів у діяльності підприємства за рахунок використання нових методів управління.

Матеріальні, фінансові, інформаційні та сервісні потоки, що формуються на рівні підприємства, не є винятком та виступають об'єктом логістичного управління.

Оптимально побудована логістична система підприємства забезпечує ефективне протікання виробничих процесів, сприяє економічного розвитку та збільшенню інвестиційної привабливості підприємства. Усе це сприяє покращенню якості життя населення і забезпеченню сталого розвитку території.

1.2 Теоретичні засади розгляду логістичної діяльності суб'єктів підприємництва як елемента їх розвитку

У світовій економічній системі логістика стала найбільш ефективним ринковим інструментом при плануванні і розвитку матеріальних, фінансових, інформаційних й сервісних потоків, який має максимальний синергійний ефект в логістичній системі управління підприємством, міцно завоювала свої позиції.

Впровадження новітнього інструментарію управління логістичної системою підприємства в практичну діяльність дозволяє значно скоротити всі види запасів продукції у виробництві, постачанні та збуті, знизити собівартість виробництва і витрати дистрибуції, пов'язані з переміщенням товарних потоків від місць виробництва до споживання в середньому на 30–40%, забезпечити найбільш повне задоволення споживачів якісними товарами і послугами [55].

В умовах ринкової конкуренції та глобалізації світової економіки як пріоритетна сформувалася концепція інтегрованої логістики, основана на об'єднанні учасників системи товароруку для забезпечення безперебійності й безперервності руху товарів, зниження витрат у всіх ланках логістичного ланцюга – від виробника до споживача – при задоволенні потреб споживачів на якість товарів і послуг, максимізацію загального ефекту. Найважливішим фактором економічного зростання стає формування логістичних систем, що охоплюють окремі сфери виробництва [56].

Таким чином, розвиток логістичної системи до сьогодні залишається невивченим, тому являє інтерес для подальшого дослідження.

Логістичний підхід сприяє підвищенню конкурентоспроможності підприємства, підвищенню ефективності використання капіталу, дозволяє вирішити проблему оптимізації торговельної діяльності. Існує величезне розмаїття і кількість показників, які не обов'язково використовувати одразу. При використанні показників для оцінки ефективності логістичної діяльності виникає проблема неузгодженості різних показників, які можуть давати різноспрямовані результати.

Методологія дослідження логістичної діяльності характеризується багатовекторністю, широким спектром предметів дослідження, встановленими методологічними засадами, закономірними принципами, різноманітними підходами і розглянутими аспектами. З усього розмаїття інструментарію методології, що застосовується в організаційно-технологічному і теоретико-концептуальному напрямках дослідження логістичної діяльності, необхідно виділити методи і методики, які використовуються як у теорії та методології логістики в цілому, так і у вирішенні практичних завдань у підсистемах логістики. Проблеми оцінки ефективності логістичною діяльністю підприємств активно розглядаються у роботах іноземних та вітчизняних вчених. У результаті досліджень було виявлено, що багато вчених, такі як Козак В., Радецька О, [57] Гунькало А. та Байцар Р., [58] Загородній А., Коваль З., [59] Яценко В. [60] Таньков К. [61] основну увагу звертають на показники, які характеризують ефективність обслуговування, якість і надійність сервісу, але при цьому дослідниками не розглядається такі аспекти, як надійність доставки, термін виконання замовлення, фінансові показники тощо. Системним підхід для оцінки ефективності логістичної діяльності використовують Миротин Л., Ташбаєв І. [62]. Основну увагу вони сконцентрували на аналізі таких показників, як: управління запасами, складським господарством, матеріально-технічного забезпечення, транспортуванням і збутом. Недоліком цих поглядів у використанні тільки внутрішню інформацію без порівняння з результатами конкурентів.

Закордонний дослідник Бубнов С.А. при оцінюванні ефективності логістичної системи всі показники поділяє на зовнішні (якість постачання, час виробничого циклу, швидкодію ланцюга постачань) і внутрішні (витрати на виконання замовлення, собівартість виробництва, фінансові витрати, вартість запасів та інформації, витрати за гарантійним обслуговуванням) [63,64].

Емпіричні дослідження Антонової А. та Абрамової Г. показали, що підприємці часто оцінюють стан і розвиток логістики на підприємстві за обсягами складських площ, за кількістю перевезень, тобто концентруються на

кількісних показниках, не приділяючи увагу інформаційним і сервісним потокам логістичної системи підприємства. При цьому автори виокремлюють два типи показників: показники, що характеризують логістичну систему (пропускна спроможність, площа, кількість, місткість,) і показники, що характеризують роботу логістичної системи (продуктивність, надійність, ефективність, гнучкість) [65].

Посилкіна О.В. при оцінюванні ефективності логістичної діяльності експертним методом оцінила значимість факторів впливу, серед яких найбільш суттєвими виявилися такі: відсутність координації та моніторингу, недостатність інформаційного забезпечення й автоматизації. Інтегральний показник вона поділила на шість комплексних показників за процесами й операціями логістичної діяльності (закупівля, виробництво, складування, транспортування, розподіл, обслуговування). Шляхом кореляційного аналізу було виокремлено показники із коефіцієнтом парної кореляції більше 0,9 та розраховано коефіцієнти вагомості для кожного показника [66, с. 91, 94–95]. Запропонований О.В. Посилкіною підхід є перспективним до використання і вартим уваги як найбільш деталізований метод оцінювання ефективності логістичної діяльності [67]. Майже такої ж думки Ткачова А.В., яка стверджує, що дуже складно а іноді й неможливо запропонувати єдиний показник ефективності логістичної діяльності, тому доцільно використовувати інтегральний, що поєднує постачання, виробництво, збут, транспортування і складування [68]. Заслугове на увагу лінійний алгоритм визначення інтегрального індексу розвитку логістики, запропонований Величко О.П. За цим алгоритмом він порівнює відхилення між приблизними та об'єктивно-точними розрахунковими рівнями показників (перехід від динамічного стану до кількісного оцінювання), поділених на дві групи – загальні й часткові. Часткові, у свою чергу, поділяються три групи: найважливіші, важливі й несуттєві, що дозволяє збільшити рівень точності й об'єктивності оцінювання [69]. Запропонована методика може бути використана на підприємствах, якщо експерти мають високий рівень кваліфікації та професіоналізму.

У роботах Маргунова В.І. [70] досліджується методологія оцінки логістичної системи роздрібно-торгівельної мережі, яку, слід розглядати як концепцію, сукупність прийомів, методів і принципів дослідження та методичних підходів, що застосовуються при оцінці рівня розвитку логістичних систем регіонів країни. Методологія оцінки такої логістичної системи представлена у вигляді наступних кроків:

1. Концепція дослідження логістичної системи роздрібно-торгівельної мережі.
2. Принципи дослідження логістичної системи роздрібно-торгівельної мережі.
3. Методи дослідження логістичної системи роздрібно-торгівельної мережі;
4. Методичний підхід до оцінювання логістичної системи роздрібно-торгівельної мережі регіонів країни.

Багато вчених приділяють увагу оцінці ефективності логістичної діяльності завдяки індексним показникам. У дослідженнях Канке А.А. оцінка ефективності логістики спрямована на визначення рівня використання потенціалу логістики шляхом розрахунку загального індексу розвитку логістичної інфраструктури [71]. Гайдаєнко А.А. пропонує оцінювати ефективність логістики з позиції досягнення логістичною системою поставлених цілей [72]. Баско І.М. пропонується проводити на основі маркетингового логістичного комплексу показники, що включають 4 групи індексів: продуктивності; надійності й ефективності; зростання ринкових можливостей; гнучкості [73].

Основним методологічним принципом до визначення ефективності логістичної системи, на думку Колодки Я.В., має бути системний підхід, оскільки його використання дозволяє визначити ефективність діяльності всіх структурних ланок логістичної системи в процесі проходження матеріального та супутніх йому потоків від постачальника до споживача готової продукції з урахуванням економічних інтересів учасників системи та витрат [74].

Як зазначає Малукова С.М., найпоширенішими методами оцінки логістичної діяльності є система формування й оцінки ключових показників логістичної діяльності. У фундамент цієї системи має бути закладена концепція збалансованої системи показників. Методичний підхід до формування збалансованої системи показників передбачає перехід від простих, вербально сформульованих цілей розвитку логістики до цільових груп ключових аналітичних показників ефективності логістичних процесів, а також до прикладних метрик та індикаторів, що входять до цих груп [75]. Таким чином, логістична діяльність підприємства, попри загальні підходи до аналізу й синтезу подібних систем, будуть відрізнятися один від одного конфігурацією, набором логістичних операцій, видами і параметрами матеріальних, фінансових, сервісних та інформаційних потоків, організацією управління і зв'язку.

При формуванні логістичної діяльності на перший план виходять завдання розробки методологічних принципів і теоретичних проблем, пов'язаних із комплексним дослідженнями поставки сировини й матеріалів, виробничого комплексу, налагодженням каналів збуту готової продукції.

Таким чином, методологія формування розвитку логістичної діяльності повинна ґрунтуватися на системному і програмно-цільовому підході, а також на інтегральній парадигмі логістики.

Аналіз міжнародного досвіду доводить, що використання логістики дозволяє значно скоротити часовий ресурс між придбанням сировини й матеріалів і доставкою готового продукту кінцевому споживачу, сприяє мінімізації товарних запасів, прискорює процес одержання достовірної інформації, підвищує сервісний потенціал підприємства. З використанням сучасного логістичного управління поточковими процесами можна економити до 15–20% сукупних витрат з виробництва й доведення товарів до споживачів. Скорочення логістичних витрат на 1% еквівалентне збільшенню обсягу продажу на 10%. Логістика являє собою один з найбільш динамічних і важливих секторів економіки розвинутих країн, на який припадає близько 10% ВВП [76].

За даними Світового банку (Logistics Performance Index (LPI), Україна за рівнем розвитку логістичної галузі в 2016 році посіла 80 місце з ефективності серед 160 країн. Перші місця логістичного рейтингу посіли Німеччина, Люксембург, Швеція та Нідерланди. Крім них, десятку лідерів за показниками LPI складають Сингапур, Бельгія, Австрія, Велика Британія, Гонконг і США. Китай виявився на 27 місці (на 1 сходинку вище рейтингу 2016 року). Індія (найбільш швидке зростання економіки) не потрапила в першу тридцятку, але опинилася на 35 місці, що на 19 позицій вище за її показник 2016 року [77].

За даними Світового банку рейтинг країн за індексом LPI за 2012–2016 роки показує, що рейтинг України у світовому заліку погіршується

У 2016 році Україна знизилась з 61 на 80 позицію. Це пояснюється тим, що Україна розвиває логістичну систему меншими темпами, ніж інші країни.

Іншою причиною зниження рейтингу можна назвати складну соціально-економічну та політичну ситуація в країні, яка склалась за останні часи. У 2012 році Німеччина посіла 4 місце в рейтингу, а вже у 2016 р. стала країною-еталоном, Польща у 2016 р. знизилася свої позиції та опинилася на 33 місці, Румунія у 2016 році посідала 60 місце, Російська Федерація – 99, Угорщина – 31, Словаччина – 41. Гірша ситуація у Білорусії, яка в 2016 році опинилася на 120 місці, а в 2012 році була на 91 позиції. Швидкими темпами розвивається логістика у Молдові, яка за короткий проміжок часу підвищила свій рівень на 39 позицій (2012 рік – 132 місце, 2016 – 93 місце). Завершують список: Екваторіальна Гвінея, Мавританія, Сомалі, Гаїті й Сирія [78].

Ефективності логістики (LPI) являє собою середньозважене значення оцінок за шістьма основними напрямками:

1) ефективність процесу оформлення (тобто, простота швидкість і передбачуваність формальностей) за допомогою органів прикордонного контролю, у тому числі митних;

2) простота організації поставок за конкурентоспроможними цінами;

3) якість торгової і транспортної інфраструктури (наприклад порти, залізниці, дороги, інформаційні технології);

4) компетентність і якість логістичних послуг (наприклад транспортних операторів, митних брокерів);

5) можливість відстеження і контролю вантажів;

6) своєчасність доставки вантажів у пункт призначення в межах запланованого чи очікуваного терміну поставки [79].

Усі параметри для розрахунку індексу ефективності логістики розраховується на основі опитувань міжнародних, національних і регіональних логістичних операторів, транспортно-експедиторських компаній, які надають послуги з організації перевезень вантажів залізничним, автомобільним, морським, річковим або повітряним транспортом, а також складських операторів (рис 1.3) [80].

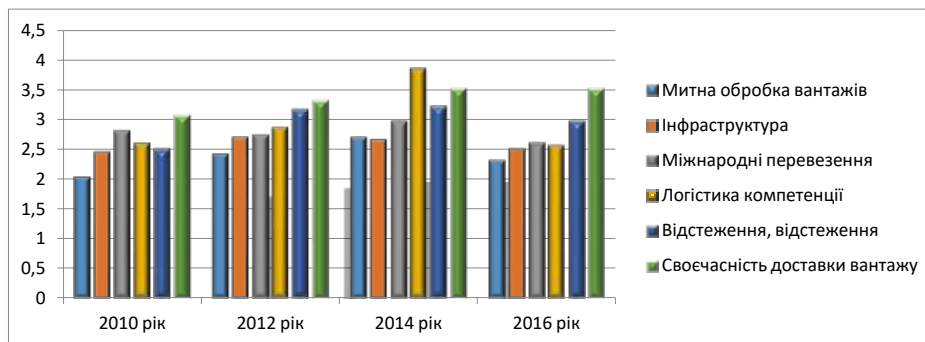


Рис 1.3. Результати рейтингу Світового банку за індексом логістичної ефективності України за 2010–2016 рр.

З 2010 до 2016 рр. динаміка показника LPI по Україні була такою: найбільший показник країна продемонструвала в 2016 р. (61 місце, 2,98 бала), найменший – у 2014 р. (102 місце, 2,57 бала). Причому найгірший показник серед усіх оцінюваних характеристик Україна демонструвала за митною обробкою вантажів з 2010 до 2016 рр., виключаючи 2016 р. (2,30 бали) Це 116 місце у списку в рейтингу за окремою характеристикою, тобто це більш ніж

у півтора рази гірше, ніж загальне 80 місце країни в рейтингу LPI. Лідер в даному питанні Сінгапур, набрав 4,18 бала.

Найкраще Україну оцінили за своєчасністю доставки вантажів у пункти призначення (3,51 бала) – це 54 місце списку. Лідер за цим критерієм – Люксембург з 4,80 бала.

Відносно непогана ситуація в Україні з логістичним охопленням і відстеження вантажів – 61 місце і 2,96 бала. Лідер в даному питанні Швеція – набрала 4,38 бала.

Відразу за двома показниками Україна посідає 95 місце: з міжнародних відправлень вантажів (2,59 бала) і з логістичної компетенції (2,55 бала). Лідером у першому є Люксембург (4,24 бала), а в другому – Німеччина (4,28 бала).

За рівнем розвитку інфраструктури оцінка України близька до її загального положення в рейтингу LPI 2016 – 84 місце і 2,49 бала. Лідером тут є Німеччина (4,44 бала). [81]. У цілому за п'ятибальною системою в 2016 р. Україна отримала 2,74 бала [82].

Така ситуація спровокована двома факторами: спад і рецесія в економіці, що має тимчасовий характер, і загальними проблемами транспортної інфраструктури України. Ряд українських фахівців виділяють проблемні «вузькі місця» у сфері управління й організації транспортування вантажів:

- високий ступінь зношування дорожнього покриття, слабкий розвиток дорожньої мережі;

- високе зношування рухомого складу, перевищення терміну служби вагонів, а також транспортних кораблів (за твердженнями експертів, 60% вантажних автомобілів мають проблеми із відповідністю до вимог європейських екологічних норм, а 63% морських судів мають статус не бажаних в портах інших країн);

- відсутність інтегрованих інформаційних систем, здатних відстежувати весь цикл перевезення;

- велика кількість посередників, низький рівень кваліфікації та компетентності персоналу;

- надмірно високі ціни на транспортне обслуговування;
- відсутність публічної інформації та транспарентності в діяльності транспортних організацій [83].

Однією з найскладніших проблем є слабка методологічна база оцінки логістичних систем. Для підвищення ефективності функціонування транспортної організації необхідний розвиток теоретичної і методичної бази, щоб обґрунтувати прийняття певних рішень. Але недостатній розвиток моделей і методів керування логістичними послугами призводить до помилкових висновків в оцінці показників і, як наслідок, прийняття неправильного управлінського рішення. Не зважаючи на поширення методів оцінки ефективності підприємств, усі вони не враховують специфіки логістичних компаній, не пов'язані з методами оптимізації транспортних процесів. Більшість транспортно-логістичних компаній намагаються поліпшити свої показники шляхом мінімізації витрат, використовуючи лише вибір оптимального маршруту, тим самим частково знижуючи витрати. Але при цьому вони не мають цілісного уявлення про загальні витрати при виконанні послуг транспортування, без чіткого уявлення яких транспортні компанії не можуть знизити свої витрати, оптимізувати свою діяльність. Також варто зауважити: неповне уявлення логістичних компаній про свої витрати є результатом розрізної організаційної структури, де кожна частина зосереджена на одному аспекті. Усе це збільшує витрати компанії-замовника послуг, оскільки все частіше компанії, намагаючись знизити свої витрати, прагнуть передати частину своїх функцій на аутсорсинг, тим самим беручи витрати транспортної компанії на себе. За даними [84] Arvato 60% європейських компаній і 13% українських компаній віддають операції, пов'язані з транспортуванням, на аутсорсинг 67%. Узагальнення матеріалів різних джерел [85, 86] демонструє, що 40–70% загальних витрат є транспортними в Україні, а в структурі загальних логістичних витрат компаній домінує транспортна складова. Попри невелике зростання галузі, в останні роки рентабельність транспортних підприємств була низькою або зменшилася. Одним із засобів вирішення цієї проблеми є більш ефективне

управління своїми ресурсами. Для точного розуміння варто зазначити, що для досягнення цілей даної роботи використано таке розуміння терміну «транспортування», що має на увазі функцію, спрямовану на вирішення завдань із переміщення ресурсів і результатів виробництва, у тому числі незавершених, з використанням різних видів транспортних засобів і розробленої технології [67]. Завдання, які вирішуються при транспортуванні, вимагають наявності високого рівня інтеграції для всіх складових цього процесу. Сама проблематика інтеграції заслуговує на окрему увагу. Але в роботі пропонується закріпити за цим поняттям комплексність, продемонстровану через об'єднання різних видів діяльності єдиним механізмом управління, що безпосередньо пов'язаний із розподілом товарної продукції. Проблеми, вирішені в ході інтеграції, охоплюють як вибудовування ефективних міжстановчих і міжфункціональних відносин, так і зниження рівня витрат на транспортування [68].

На вирішення завдання мінімізації витрат вантажопереміщення товарної продукції впливає ефективність транспортно-логістичного процесу, який, у свою чергу, залежить від роботи транспортних підприємств, вантажовідправника, вантажоодержувача і вантажовласника. У роботі [87] відзначено, що координації між усіма об'єктами транспортування передбачає ряд характеристик:

- досягнення відповідності періодичності й частотності транспортного процесу з виробництвом і споживанням, що може бути досягнуто за допомогою оптимізації вибору транспортних засобів за рахунок можливостей складів, а також розрахунку можливостей збереження споживчих запасів;

- прагнення максимально прямої передачі вантажів, оминаючи низку перевалочних операцій в процесі транспортування;

- налагодження узгодженої роботи складів і структур сфери матеріально технічного постачання з режимами роботи транспорту;

- співвідношення в часі процесів транспортування з процесами навантаження і розвантаження;

- здійснення попередньої підготовки вантажів через формування поставки відразу за накопиченням, беручи до уваги місткість і

вантажопідйомність тари і транспортних засобів, а також досягнення максимального рівня автоматизації процесів маркування і зважування вантажів для зменшення витрат часу на навантаження і розвантаження.

Таким чином, транспортування є потенційно перспективним напрямком, який вимагає організації та точної координації окремих елементів системи, а також виявлення впливу ефективності транспортного процесу на всіх учасників процесу (вантажовідправника, власника вантажу й вантажоодержувача). На рисунку 1.4 наведена схема, що дозволяє побачити зв'язок між змінами в транспортній галузі та ефективністю транспортного процесу.



Рис 1.4. Заходи державної політики в транспортній галузі завдання транспортування (сформовано автором на основі [88])

Як видно з рисунка 1.4, крім прямого впливу на витрати транспортних компаній і компаній-вантажовласників, транспортний процес здійснює непрямої вплив на кінцеву вартість товару, створюючи додану вартість (value added). Необхідність змін у галузі транспортної політики відображена в ряді документів, які формують державну політику в транспортній сфері, наприклад у

Транспортній стратегії України до 2030 року, цільових, транспортних стратегіях регіонів нашої країни тощо. [89]. Вирішення завдання зниження витрат на транспортування в собівартості кінцевого продукту залежить від організації транспортного обслуговування і, як наслідок, його оцінки. Проблема співвідношення процесу транспортування і доданої вартості товару виступає важливим елементом як у ціноутворенні, так і в оптимізації витрат компаній. А умови, визначені конфігурацією організації транспортного процесу, впливають на загальні витрати, що можна відстежити на рисунку 1.5



Рис 1.5. Вплив транспортування на вартість кінцевого продукту (сформовано автором на основі [70])

Узагальнюючи все вищесказане, можна зробити висновок, що логістичний процес має безліч характеристик і різних параметрів із великим ступенем невизначеності, що впливають на ефективність усіх учасників процесу. Усе це дозволяє говорити про необхідність вдосконалення методичної бази і формування комплексного підходу для оцінки впливу транспортування, витрат

на організацію і підготовку замовлень (вибір посередників), конфігурації мережі: маршрутизація, додана вартість при транспортуванні, управління запасами (час доставки), штрафи, страховки й інші організації логістичного обслуговування на ефективність організації-користувача, із застосуванням синтезу економіко-математичних методів і методів оптимізації транспортних процесів як найбільш досконалого інструменту підтримки розробки і прийняття управлінських рішень.

1.3 Методичні підходи до оцінки ефективності розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості

Проведене дослідження наукової літератури дає можливість стверджувати, що до ключового поняття «логістична діяльність підприємства» існують різні теоретичні й методологічні підходи. Це свідчить про складність досліджуваної категорії та різновекторність напрямів наукових думок.

Однією з головних галузей в економіці є аграрна промисловість, відповідно, важливим завданням є розвиток її логістичної активностей. Внесок у розвиток логістики агропродовольчого комплексу зробив Величко О.П. Він акцентує, що централізація управління логістичною діяльністю передбачає наявність логістичної служби, підпорядкованої безпосередньо вищому керівництву підприємства [90, с. 121].

Логістична діяльність розглядається як інтегроване управління потоками на підприємстві. Вона охоплює всі напрями: постачання, виробництво, маркетинг, транспортування, збут, фінанси, сервіс, інфраструктуру.

Важливим моментом аналізу сутності логістичної діяльності підприємства м'ясопереробної промисловості є розгляд її складових – функціональних напрямів, серед яких виділяють постачання, організацію виробництва, збут, складування, транспортування, управління запасами.

Розглянемо модель логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості (рис. 1.6)



Рис. 1.6. Модель логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості (розроблена автором)

Логістична діяльність підприємства м'ясої промисловості складається з основних чотирьох блоків: логістика закупок (закупівельна логістика), логістика виробництва (виробнича логістика), логістика збуту логістика розподілу) і блок контролю логістичної діяльності (логістика контролю).

Основними завданнями логістики закупок на підприємствах м'ясопереробної промисловості є: визначення потреби в матеріальних ресурсах; забезпечення підприємства оптимальним обсягом сировини й матеріалів для виробництва м'ясопереробних виробів; забезпечення виробництва якісною сировиною і матеріалами; утримання максимального страхового запасу матеріальних ресурсів; керування запасами в складських приміщеннях.

Однією з основних проблем, з якими стикаються підприємства м'ясопереробної промисловості в процесі здійснення закупівельної діяльності, є пошук оптимальних способів і джерел купівлі й доставки продукції. Вирішення цієї проблеми забезпечується прийняттям рішень і оцінкою їх результативності.

Таким чином, до основних функцій логістики закупок можна виднести: пошук матеріальних ресурсів, дослідження, оцінка і виявлення оптимальних постачальників сировини і матеріалів, способів їх доставки, а також реалізацію закупівельних процесів і контроль за їх здійсненням.

З точки зору логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної продукції, важливість управління виробничими процесами полягає в ефективному (стосовно мінімізації витрат і підвищення якості готової продукції) управлінні матеріальними потоками і незавершеним виробництвом у технологічних процесах.

Логістика виробництва на підприємстві охоплює та координує процеси виробництва, закупівлі, бере участь у розподілі готової продукції. Вона є фундаментом при стратегічному плануванні виробництва, прогнозуванні ринків збуту й удосконалення смаків продукції, виходячи з уподобань споживачів. Виробнича логістика потребує комплексного підходу до управління системою виробництва, зберігання і транспортування готової продукції.

Основними завданнями логістики виробництва є: раціональне використання матеріальних потоків на підприємстві на основі прогнозу потреб ринку збуту; встановлення нормативів незавершеного виробництва і контроль за їхнім дотриманням; погодження виробничих процесів зі службами постачання і збуту; мінімізація часу на виконання основних транспортно-складських операцій; забезпечення гнучкої, узгодженої роботи всіх виробничих процесів за єдиним графіком і рівномірного випуску готової продукції; управління й контроль за виробничим процесом; виявлення і дослідження причин відхилень від планових завдань, уживання заходів з ліквідації цих причин; участь у дослідженні й реалізації виробничих нововведень; контроль за готовою продукцією.

Невід'ємною частиною логістичної діяльності підприємства м'ясної промисловості є збутова логістика або логістика розподілу. Вона охоплює: отримання замовлень на постачання продукції та їх ефективна обробка; фізичний розподіл готової продукції; організація відвантаження продукції; налагодження комерційних зав'язків із посередниками; організацію доставки та контроль транспортування; маркетинг; реалізацію готової продукції, організацію мережі складів тощо.

Ефективне управління логістичними операціями на підприємстві м'ясопереробної промисловості неможливе без застосування контролювального підходу. Він дає можливість дослідити, виявити, оцінити взаємозв'язок між усіма елементами системи управління в структурі.

Контроль у логістичних системах – циклічний процес обробки логістичних даних для виявлення відхилень або розбіжностей між плановими і фактичними значеннями логістичних показників, а також аналіз цих відхилень для виявлення причин розбіжностей [91, с. 211].

Розвиток сучасних економічних відносин формується під впливом посилення глобалізаційних змін, які переважно виявляються у розширенні ринків збуту виробленої продукції, пошуку найбільш оптимальних і безпечних бізнес-партнерів. Підвищуються вимоги до умов укладення контрактів, якості товару, що передбачає необхідність комплексної оцінки експортного потенціалу, його сильних і слабких сторін, а також економічних ризиків, які можуть істотно змінити хід проведення торгівельних угод і вплинути на кількість отриманого прибутку. Тому в умовах, створених під впливом посиленої конкурентної боротьби за ринки збуту, необхідно повною мірою використовувати можливості оцінки загроз для мінімізації та запобігання [92].

Основні комерційні загрози підприємницької діяльності мають своєрідний дзеркальний прообраз з позиції внутрішньої організації процесів управління. Таке відображення формується як окрема група – логістичні ризики, які, у свою чергу, пов'язані з наявною на підприємстві логістичною системою. Ланцюги матеріальних носіїв продукту на етапах діяльності займають основні

позиції серед логістичних напрямків управління. У практичній діяльності логістична система підприємства охоплює товарорух від закупівлі сировини й матеріалів до процесів переміщення замовлень у ринковий простір. Вона включає різноманітні аспекти, на роботу яких впливають різні фактори і які пов'язані з конкретними ризиками. Одним із принципів логістичної діяльності підприємства є надійність. Основною метою логістики є мінімізація витрат, тому належну увагу слід приділяти управлінню ризиками, оскільки виникнення цих проблем призводить до втрати значної частини прибутку підприємства. Управління ризиками – це сукупність методів, прийомів і заходів, що дозволяють певною мірою прогнозувати настання ризикових подій і вживати заходів з їх зменшення [93]. Таким чином, ризики повинні бути мінімізовані або нейтралізовані, а витрати на управління ризиками у сфері логістичної діяльності повинні бути виправданими.

За останні роки термін «загроза логістичної діяльності» все частіше вживається у науковій літературі, але поки не існує загальноприйнятого підходу до визначення даного терміну. Дуже часто поняття «загроза логістичної діяльності» прирівнюють до таких понять, як «логістичний ризик», «ризики в логістичних системах», «ризики в каналах розподілу», «загроза в логістичних операціях». На сьогодні немає єдиної класифікації ризиків логістичної діяльності підприємства.

На думку Стерлігова К. «логістичні ризики об'єднують в собі різні види ризиків усіх складових ланок і елементів як у процесі зміни матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, так і в процесі власне управління ризиками, що виникають в логістичній системі» [94].

У роботі Миротіна Л.Б. загрози в логістиці визначаються як «зовнішні чинники, що впливають на надійність системи. Сюди входять ризики з надійності управління, надійності оперативного календарного планування вхідних і вихідних потоків, ризики з оцінки страхових (або нормативних) запасів» [95, с. 37–38].

На думку автора [96], «логістичні загрози – це ризики виконання логістичних операцій транспортування, складування, вантажопереробки й управління запасами і ризики логістичного менеджменту всіх рівнів, у тому числі ризики управлінського характеру, що виникають при виконанні логістичних функцій і операцій».

Кічаєв Т.Ю. визначає логістичну загроза як випадок «виникнення потенційних відмов (невідповідностей) у бізнес-процесах за встановленими подіями, критичність наслідків яких, з позиції суб'єкта управління, виключає отримання запланованого результату або, навпаки, дозволяє його перевершити при наявності альтернативних можливостей» [97].

Натомість Яхнєєв І.В. наполягає на введенні в наукову базу логістики нової функціональної сфери логістики, а саме: «логістику загроз як теорію і практику управління потоками ризиків на основі системного підходу» [98, с. 74].

При цьому потік загроз визначається як «група випадкових ситуацій, виникнення яких пов'язане з рухом матеріальних чи інших потоків і впливає на характер поточкових процесів» [80, с. 73].

Зарубіжними науковцями запропоновано використовувати визначення загрози в системах постачання як «фактор діяльності, що характеризується певними умовами виникнення, силою дії ресурсного потенціалу, який виступає одночасно індикатором, інтегратором і регулятором стану системи поставок» [99].

Згідно з тлумаченням українського словника, термін «загроза» визначається як усвідомлена можливість небезпеки [100].

Виокремивши ключові позиції у запропонованих теоретичних викладках, можна зробити висновок: під поняттям «загроза логістичної діяльності підприємства» слід розуміти «фактор впливу внутрішніх та / або зовнішніх чинників, які супроводжують матеріальні, фінансові, інформаційні та сервісні потоки підприємства».

Ризики логістичної діяльності підприємства можна поділити на зовнішні та внутрішні ризики (рис. 1.7).

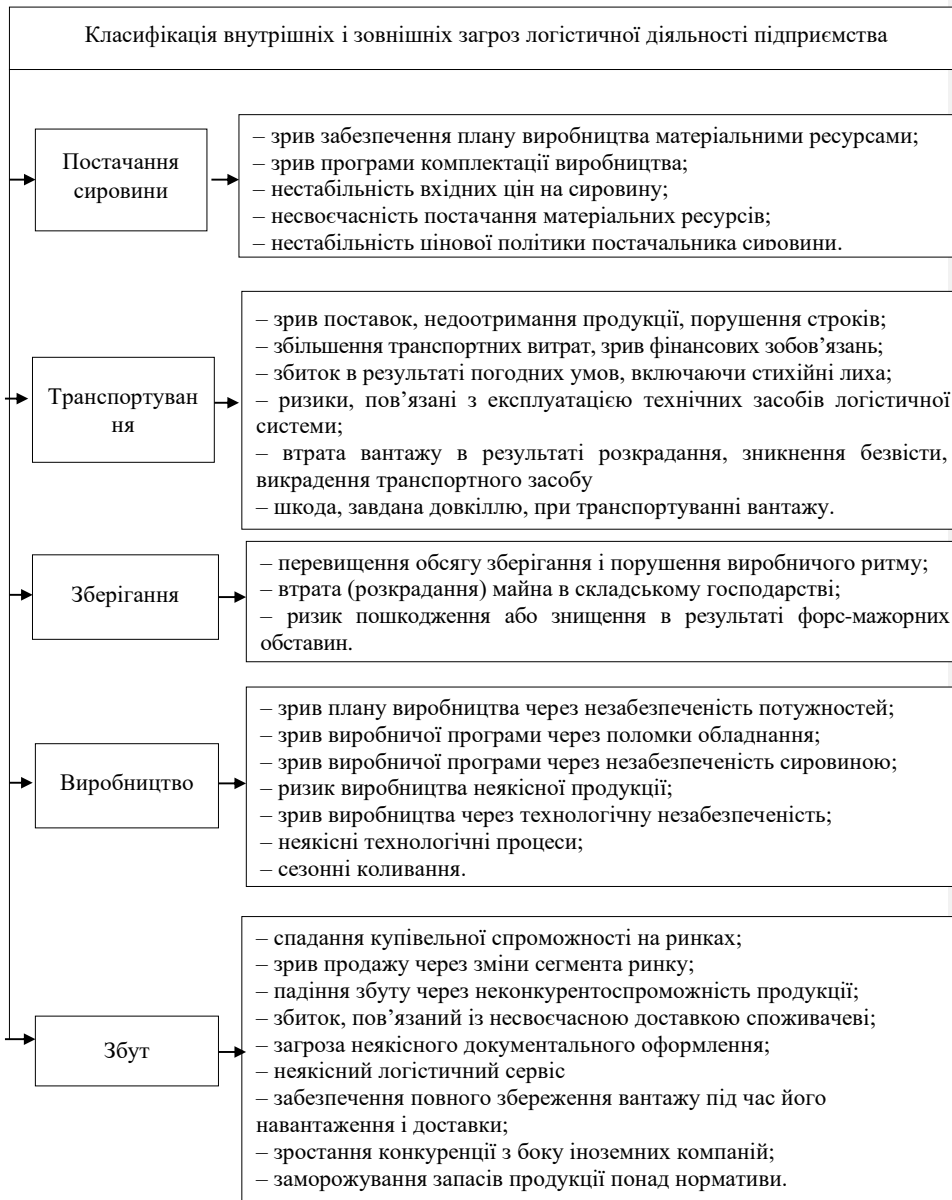


Рис 1.7. Класифікація загроз логістичної діяльності підприємства (розроблено автором)

Алгоритм управління загрозами логістичної діяльності повинен мати чітку структуру, але при цьому вона повинна бути гнучкою (рис. 1.8). Алгоритм дозволяє оптимізувати вплив чинників на логістичну діяльність підприємства.

Для розробки алгоритму значущим є визначення чинників, які впливають на логістичних процес. За допомогою STEP-аналізу здійснюється виявлення впливу таких факторів, як політичні, економічні, соціальні й технологічні.

За допомогою SWOT-аналізу виявляються загрози й можливості з урахування сильних і слабких сторін логістичної діяльності на окремому етапі логістичного процесу. Потім визначається ранг кожної загрози та встановлюється від максимального до мінімального рангу.

Після цього визначається оптимальний рівень загрози. На наступному етапі розробляються заходи з мінімізації рівня загрози для логістичного процесу, у першу чергу для групи ризиків, які мають найвищий ранг.

Алгоритм має чітко визначені етапи. Алгоритм має чітко визначені етапи. Першим етапом є визначення зовнішніх і внутрішніх з чинників, які впливають на етап логістичного процесу.

На другому етапі проводиться обґрунтування більш вагомих загроз для логістичної діяльності підприємства. Після цього визначається оптимальний рівень загрози.

Одним з основних етапів розробки алгоритму є розрахунок ефективності запропонованих заходів. Якщо заходи виявляються неефективними, все розпочинається з другого етапу.

Останнім етапом є впровадження ефективних заходів у логістичну діяльність підприємства.



Рис 1.8. Алгоритм управління загрозами логістичної діяльності підприємства (розроблено автором)

Нині діяльність із виявлення, ідентифікації та оцінки загроз у логістиці поки не отримала спеціальної оцінки. Але виникнення загрозливих ситуацій з ускладненням логістичного процесу неминуче привертає пильну увагу до проблем управління логістичними загрозами [103, с. 46–47].

Висновки до розділу 1

На основі проведених досліджень можна зробити наступні висновки:

1. Досліджено теоретико-методологічні засади розвитку логістичної діяльності підприємства м'ясопереробної промисловості через генезис тлумачення понять «логістика», «логістика підприємства» і «логістична діяльність підприємства». Резюмуючи аналіз існуючих визначень, можна сказати, що логістика розглядається як науковий напрям для організації каналів товароруку.

2. Проведено семантичний аналіз існуючих визначень терміну «логістична діяльність», який показав, що існує широкий спектр поглядів на це поняття, але відсутня єдина точка зору. На основі проведеного семантичного аналізу було розглянуто 23 існуючі визначення поняття «логістична діяльність», у кожному з них було виокремлено родові поняття й істотні ознаки. Запропоновано узагальнене визначення поняття «логістична діяльність» – це процес планування, організації, управління сукупними потоками (матеріальними, фінансовими, інформаційними та сервісними), який спрямовується на реалізацію логістичних операцій і застосовується для мінімізації загальних витрат, прибутку виробника, максимізації якості продукції та повноти задоволення потреб споживачів.

3. При формуванні логістичної діяльності на перший план виходять завдання розробки методологічних принципів і теоретичних проблем, пов'язаних із комплексним дослідженнями поставки сировини та матеріалів, виробничого комплексу, налагодження каналів збуту готової продукції. Таким чином, методологія формування розвитку логістичної діяльності повинна ґрунтуватися на системному і програмно-цільовому підході, а також на інтегральній парадигмі логістики. Аналіз міжнародного досвіду показав, що використання інструментів логістичної діяльності дозволяє істотно скоротити часовий ресурс між придбанням сировини й матеріалів і доставкою готового продукту споживачу, сприяє зменшенню товарних запасів, прискорює процес одержання якісної інформації та підвищує сервісний потенціал підприємства.

4. Логістичний процес має безліч характеристик і різних параметрів з великим ступенем невизначеності, що впливають на ефективність усіх учасників процесу. Все це призводить до формування комплексного підходу для оцінки розвитку логістичної діяльності підприємства: впливу транспортування сировини й готової продукції, витрат на організацію виробництва, конфігурацію мережі тощо.

5. Логістична діяльність розглядається, як інтегральне управління потоками на підприємстві. Логістична діяльність підприємства м'ясної промисловості складається з основних чотирьох блоків: логістика закупок (закупівельна логістика), логістика виробництва (виробнича логістика), логістика збуту логістика розподілу) та блок контролю логістичної діяльності (логістика контролю).

6. Під час прийняття важливих рішень з питань розвитку логістичної діяльності м'ясопереробних підприємств необхідно звернути увагу на оцінку загроз. У зв'язку із цим у роботі сформована класифікація загроз і запропоновано алгоритм управління загрозами логістичної діяльності підприємства м'ясної промисловості.

В розділі 1 використано матеріали з відповідними посиланнями на такі наукові джерела із списку літератури: [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103]

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА РІВНЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ М'ЯСОПЕРЕРОБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

2.1 Оцінка рівня розвитку логістичної системи України

Діяльність підприємств нерозривно пов'язана з проблемами реалізації каналів постачання сировини, готової продукції в рамках логістичної системи. Формування логістичних центрів, дозволяє мінімізувати витрати й максимізувати прибуток кожного учасника процесу товароруху. Тому надзвичайну актуальність мають наукові дослідження процесів управління логістичними системами як засобами підвищення конкурентоспроможності підприємств, створення умов для залучення інвестицій у галузь.

Вигідне географічне положення країни на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність морських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів створює необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів і розвитку логістичної системи . Територію України перетинають чотири транспортні коридори, визначені за міжнародною класифікацією: коридор № 3. Берлін (Дрезден)–Вроцлав–Львів–Київ (Німеччина, Польща, Україна); коридор № 5. Трієст–Любляна–Будапешт–Братислава–Ужгород–Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна); коридор № 7. Дунайський (водний) (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна); коридор № 9. Гельсінкі–Санкт-Петербург–Вітебськ–Київ (Москва)–Одеса (Кишинів)–Пловдив–Бухарест–Александрополіс (з 4 відгал.) (Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція) [104].

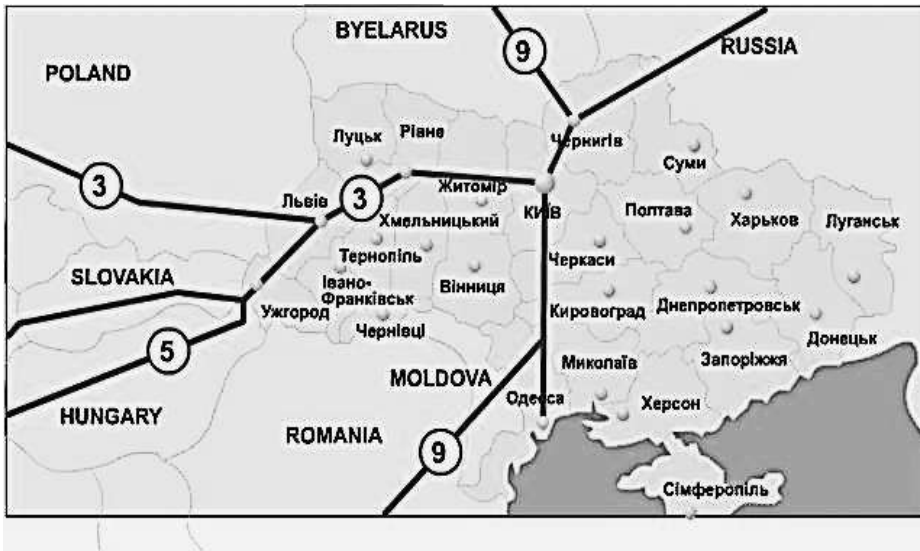


Рис 2.1. Транспортні коридори України для поставки м'ясної продукції

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел», за коефіцієнтом транзитності Україна посідає перше місце в Європі. При цьому ступінь використання транспортної системи України ще доволі низький. Створення транспортних коридорів і входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України [105].

Україна, з населенням 41 743 935 млн осіб (станом на 2019 рік), є достатньо ємним споживчим ринком, що з кінця 90-х років динамічно розвивається [106]. На споживчому ринку України наявна як велика кількість вітчизняних торгових мереж, так і основні міжнародні оператори споживчого ринку. За даними Держкомстату, обсяги роздрібної торгівлі протягом останніх п'яти років зростають. Роздрібний товарообіг із кожним роком стрімко зростає: у 2019 році збільшився на 35%, порівняно з 2010 роком, і становить 793 479,2 млн грн за офіційною статистикою [106].

Проаналізувавши динаміку роздрібною торгівлі, можна зробити висновок, що зростає потреба в транспортуванні та складуванні продукції, що сприяє розвитку логістичних інфраструктури в Україні.

Таблиця 2.1

Товарна структура роздрібного товарообігу підприємств в Україні з 2010–2019 рік [106]

Період*	Продовольчі товари	Непродовольчі товари	Усі товари
2010	233 204,1	353 126,0	586 330,1
2015	289 695,9	378 673,7	668 369,6
2019	336 587,9	456 891,3	793 479,2

* Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя 1 частини зони проведення антитерористичної операції.

Нині Україна демонструє ознаки виходу з економічної кризи, що дає прогноз на позитивні результати розвитку економіки, а також її дорожньо-транспортної інфраструктури. Завдання прискорення економічного розвитку України можливо виконати лише шляхом ефективного використання транспортної інфраструктури та її динамічного розвитку.

Рівень розвитку транспортної інфраструктури – одна з найважливіших ознак її економічного розвитку. За умови інтеграції до світової економіки, потреба у якісній транспортній інфраструктури стає стратегічним завданням для розвитку держави. Вона повинна бути фундаментом для ефективного входження України до світового співтовариства.

Протягом останніх років транспортна система зазнала суттєвих змін і на даний момент перебуває в активній стадії реформування [107]. Саме тому виникає необхідність у детальному аналізі всієї системи країни. Для забезпечення роботи конкурентоспроможності підприємств усі види транспорту при транспортуванні вантажів повинні бути взаємопов'язані та злагоджено працювати. Загальний аналіз вантажообігу країни наведено на рис. 2.2.

Виходячи з наведеного рисунка, до трійки лідерів з вантажообігу України, перш за все, входять залізничний, трубопровідний та автомобільний транспорт. Такі види транспорту, як водний та авіаційний посідають останні місця.

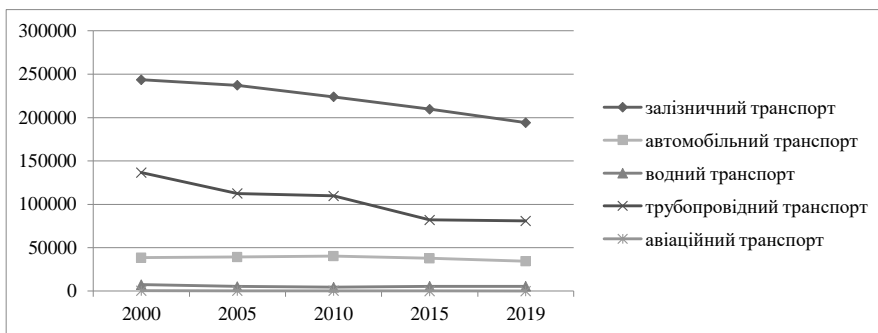


Рис 2.2. Загальна структура вантажообігу в Україні за період 2000–2019 рр, млн т/км [Розроблено за даними держкомстату [106].

Загальна динаміка перевезень за 2010–2019 рр. вантажів усіма видами транспорту зображено на рис. 2.3.

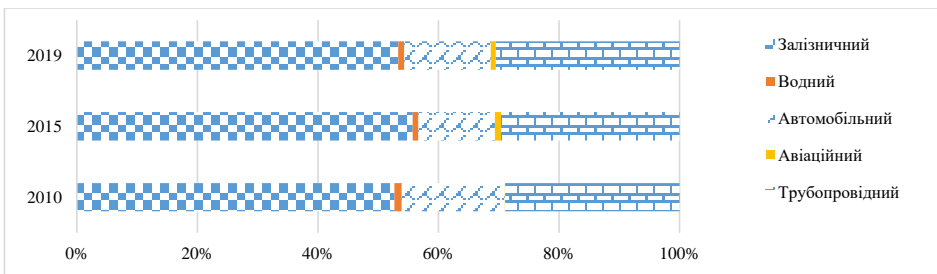
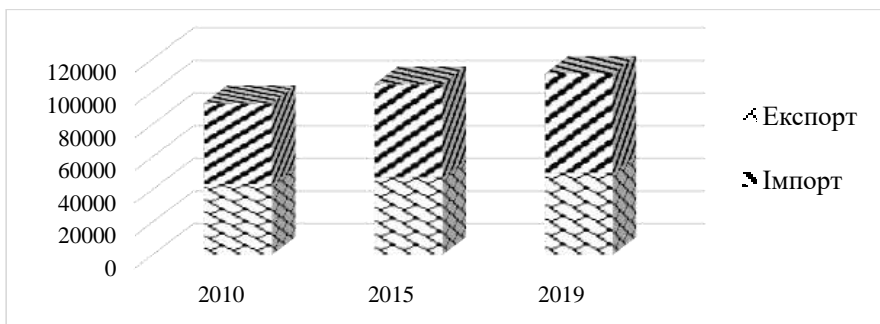


Рис 2.3. Динаміка перевезень вантажів усіма видами транспорту України, млн т/км [Розроблено за даними держкомстату [106]

Як показує динаміка, об'єми перевезень у 2019 році знизилися на 6,4% порівняно з 2010 роком. Це результат загострення політичної та соціально-економічної ситуацією в країні, яка позначилися на всіх сферах господарської діяльності, у тому числі на транспортній галузі України.

На сьогоднішній день основною тенденцією розвитку транспортної галузі, є аналіз економічної діяльності країни. Основний фактор, який впливає на розвиток транспортної інфраструктури, – це здійснення кількості експортних та імпорتنних операцій на міжнародному ринку. Динаміка експортно-імпорتنних операцій товарів з 2010 до 2019 роки наведена на рис. 2.4 [106].

Динаміка обсягів експорту-імпорту товарів за регіонами України наведена у додатку В, у відсотках до загального обсягу. Питома вага м. Києва та Дніпропетровської області у 2019 році становила 40,75% загальноукраїнського експорту. Водночас частка Чернівецької, Херсонської та Рівненської областей не досягнули й 2% загального обсягу експорту продукції



Джерело: розроблено за даними додатку В

Рис 2.4. Динаміка експортно-імпорتنних товарів за 2010–2019 рр.

Отже, виходячи з проведеного вище аналізу, можна зробити висновок, що в Україні значний транзитний потенціал, що дає змогу розвивати експортно-імпорتنні операції. Обсяг зовнішньої торгівлі за 2010 рік становив: експорт – 43 млрд дол. США, імпорт – 49 млрд дол. США. Попри складне політичне й соціально-економічне становище в Україні у 2019 році експорт товарів збільшився на 16% порівняно з 2017 роком, а імпорт товарів збільшився на 22,6% відповідно.

За останні роки найбільшим партнером у зовнішньоекономічній діяльності стали країни Європейського Союзу. Частка країн ЄС у структурі імпорту товарів становила в 2019 році 73% від загального обсягу, а експорту–

67%. Співпраця в азійському напрямку розвивається швидкими темпами: імпорт склав у 2019 році 20%, експорт – 23%, Торговля транспортними послугами з країнами Африки, Америки, Австралії та Океанії характеризується помірною тенденцією.

Зробивши порівняльний аналіз транспортної системи України, можна зробити наступний висновок: транспортна інфраструктура залишається на досить низькому рівні, не відповідає вимогам стандартів розвинутих країн. Логістична система України знаходиться на доволі низькому рівні. Більшість проблем виникають від нерівномірного розвитку транспортних і логістичних послуг. На сьогодні в Україні відсутня стратегічна програма або державна система регулювання логістичної галузі. Загалом основа логістичної політики країни повинна бути спрямована на вирішення проблем транспортної інфраструктури, створення комплексу логістичних центрів промисловості з урахуванням всіх технологічних норм для зберігання продукції різних галузей виробництва. Саме з цією метою необхідно звернути увагу на будівництво нових логістичних центрів у всіх промислово розвинутих регіонів країни. В країні неефективне та неекономічно розміщені транспортно-логістичні центри, що призводить до зростання витрат, збільшення вартості готової продукції та до дисбаланса розвитку України.

Раціональне використання логістичних і транспортних можливостей призведе до стабільного розвитку не тільки підприємств, а й усієї країни. Швидка динаміка росту ринку торгівлі обумовлює необхідність розвитку транспортної інфраструктури, будівництва нових складських приміщень у вигляді логістичного центру.

Одним із показників розвитку торгівлі є роздрібний товарообіг. Він відображає найважливіші пропорції економічного й соціального розвитку держави. Роздрібний товарообіг розвивається в залежності від зростання промислового і сільськогосподарського виробництва, збільшення доходів населення тощо. З кожним роком попит на товари народного вжитку зростає.

Регіонами-лідерами з обігу роздрібної торгівлі в Україні є м. Київ, Київська, Дніпропетровська, Харківська та Одеська області (додаток Г). За обсягами вантажообігу Львівська область займає п'яте місце в Україні, що зумовлено вигідним розташуванням області на основних транспортних коридорах України.

Нерівномірність економічного розвитку територій країн є однією з гострих проблем в економічній політиці. При оцінюванні потенціалу розвитку промисловості необхідно приділяти увагу регіональній діагностиці.

Найбільша концентрація склалася в Донецькому регіоні (заразі тимчасово окупована територія) та Придніпров'ї (Дніпропетровська і Запорізька області). На регіональному рівні узагальнювальним показником рівня розвитку економіки регіону є валовий регіональний продукт (додаток Д).

У 2015 році найбільший обсяг валового регіонального продукту створює м. Київ та Дніпропетровська область, а найменший – Чернівецька область. Аналіз регіонів за узагальнювальним індикатором рівня економічного розвитку – показником обсягу виробництва валового регіонального продукту на одну особу, підтверджує факт поглиблення диференціації територіального розвитку як регіону так і підприємств.

За величиною ВРП на одну особу населення різниця між регіонами України суттєва (рис. 2.5).

Найвища величина валового регіонального продукту в розрахунку на одну особу населення припадає в даній діаграмі у 2019 р. на м. Київ (22,52% до середнього по Україні показника), друге місце у 2019 р. посідає Полтавська область (17% до середнього по Україні показника).

Найменша величина ВРВ на одну особу в даній діаграмі як у 2019 році, так і в 2010 році належить Вінницькій області (2019–3%).

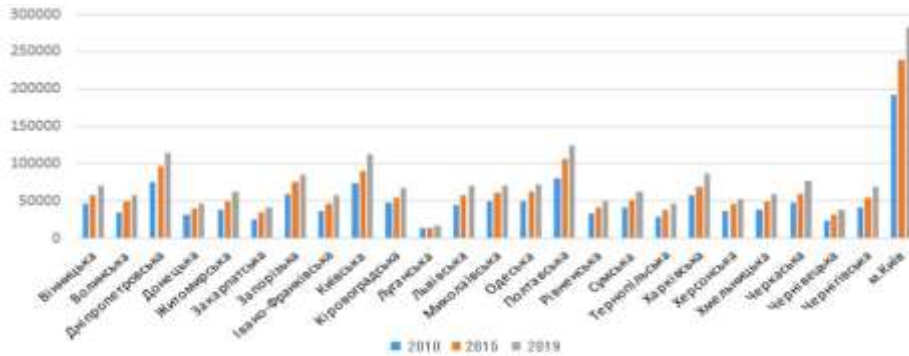


Рис 2.5. Валовий регіональний продукт у розрахунку на одну особу (грн) 2010–2019 рр. [Розроблено за даними держкомстату [106]]

Загальні тенденції розвитку промислового виробництва в Україні за останні 3 роки відображені на рисунку 2.7

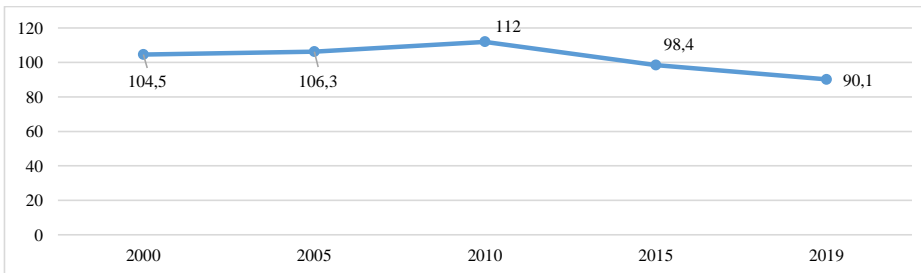


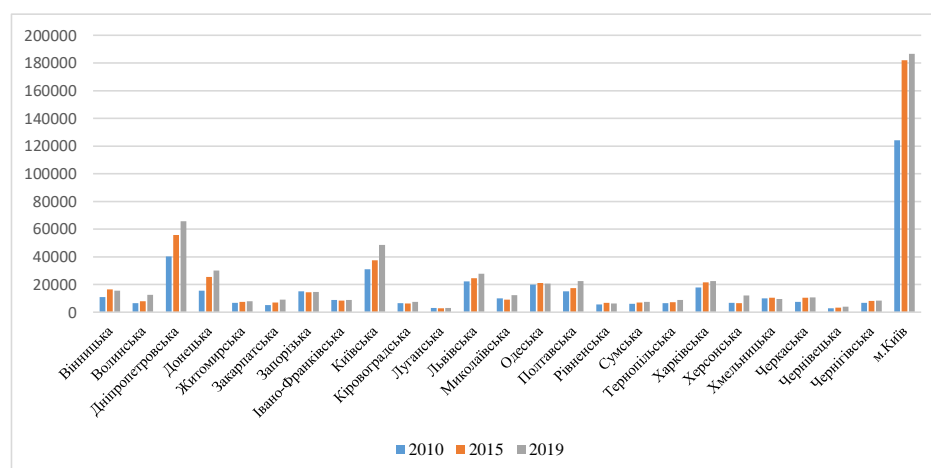
Рис 2.6. Індекси розвитку промислового виробництва в Україні з 2000 року до 2019 року [Розроблено за даними держкомстату [106]]

Індексів розвитку промислового виробництва в Україні у 2010 році має найбільше значення і становить 112, а в 2019 р. знизився на 2,17%. На стрімке зниження індексу розвитку промислового виробництва, з одного боку, впливає світові фінансові економічні кризи та військово-політичний конфлікт на Донбасі.

Протягом останніх років негативний вплив на вітчизняну економіку проявлявся не лише у повній зупинці чи неритмічній роботі багатьох українських підприємств, порушенні мережі господарських зв'язків, а й у формуванні

атмосфери невизначеності у сфері підприємницької діяльності й державного і місцевого управління. Розвиток промисловості не може відбуватися без залучення додаткових коштів для поліпшення роботи підприємств. На сьогодні існує значна асиметрія серед регіонів у залученні інвестицій в основний капітал. Лідерство за цим показником належить м. Києву (31,94% у 2019 р.), Дніпропетровська (11,25% у 2019 р.), Київська (та 8,33% у 2019 р) області (рис. 2.7).

Причини інвестиційної активності вищезазначених регіонів полягають у тому, що саме в них зареєстровані й діють вільні економічні зони, наприклад, «Рені» (Одеська область), «Славутич» (Київська область) і території пріоритетного розвитку (Дніпропетровська область), які задекларували розвиток майже всіх напрямів національного господарства України.



Джерело: розроблено за даними додатку Ж

Рис 2.7. Динаміка капітальних інвестицій за регіонами України 2010–2019 у % до загального обсягу інвестицій, млн грн

В останні три років українська промисловість перебуває у складних економічних умовах, які багато в чому визначили її нинішній стан. Підприємства, зіткнувшись з новими проблемами, намагалися адаптуватись до

нових реалій. Адаптація відбувалась за відсутності чіткої державної підтримки, спрямованої на системну трансформацію ринку і зростання економіки країни. Відсутність інноваційного процесу пояснюється низьким ступенем гнучкості й адаптивності підприємств до інновацій. До основних причин цього явища відносять: відсутність технічного розвитку виробництва, низькі темпи оновлення основних виробничих фондів, висока вартість вітчизняних зразків нової техніки тощо.

Проведений аналіз показує, що Україна розвивається нерівномірно. За допомогою матриці визначаємо найбільш розвинені регіони України. Це дослідження дає можливість унаочнити визначення найбільш перспективних регіонів для можливого логістичного розвитку (табл. 2.2) Угрупування регіонів здійснювалося методом k-середніх. Столиця України, м. Київ, була виключена при аналізі даних, оскільки значення за досліджуваними показниками різко відрізняються від інших регіонів. Аналіз даних дає підстави для висновку, що економічно найбільш розвиненими регіонами за останні роки є Дніпропетровський, Київський, Одеський, що підтверджується і швидким розвитком товарних потоків між ними.

Однією з визначальних характеристик рівня розвитку логістичної системи підприємства є логістичний потенціал регіону [108]. Ефективне формування та вибір напрямків розвитку логістичного потенціалу неможливі без аналітичних напрямків досліджень її стану.

На основі аналізу рівня розвитку логістичного потенціалу регіону можна визначити особливості й рівень розвитку логістичної системи, виділити сильні і слабкі сторони розвитку логістичного потенціалу, порівнюючи його з іншими регіонами, та визначити рівень оптимальності протікання матеріальних потоків від виробника до споживача.

Таблиця 2.2

Матриця розвитку регіонів 2010- 2019рр.(розроблено автором)

Показники	2010	2015	2019
Динаміка обороту роздрібно́ї торгівлі регіонів (млн грн)	Дніпропетровський, Харківський, Одеський, Львівський, Запорізький	Дніпропетровський, Харківський, Одеський, Львівський, Запорізький	Дніпропетровський, Харківський, Одеський, Львівський, Запорізький
Динаміка валового регіонального продукту (млн грн)	Дніпропетровський, Харківський, Одеський, Київський Полтавський	Дніпропетровський, Харківський, Одеський, Київський Полтавський	Дніпропетровський, Харківський, Одеський, Київський, Львівський,
Динаміка індексу промислової продукції за регіонами України (%)	Закарпатський, Рівненський, Волинський, Черкаський, Дніпропетровський	Івано – Франковський, Житомирський, Львівський, Волинський, Кіровоградський	Житомирський, Кіровоградський Вінницький, Херсонський, Дніпропетровський
Динаміка капітальних інвестицій за регіонами України, (%)	Дніпропетровський, Київський, Одеський, Харківський, Львівський.	Дніпропетровський, Київський, Харківський, Львівський, Одеський	Дніпропетровський, Київський, Харківський, Одеський, Полтавський.
Динаміка експорту товарів, (%)	Дніпропетровський, Запорізький Полтавський, Одеський, Миколаївський.	Дніпропетровський, Запорізький Полтавський, Одеський Харківський	Дніпропетровський, Запорізький Полтавський, Миколаївський, Київський,
Динаміка експорту товарів, (%)	Дніпропетровський, Київський, Одеський, Львівський, Харківський	Дніпропетровський, Львівський, Одеський, Київський, Харківський	Дніпропетровський, Київський, Одеський, Львівський, Харківський

Методичний підхід до оцінки логістичного потенціалу передбачає здійснення порівняльного аналізу показників [109].

Метою аналізу й оцінки логістичного потенціалу є комплексна оцінка рівня логістичного потенціалу та вироблення на цій основі стратегічних орієнтирів розвитку логістичної системи:

Основними завданнями оцінки визначено:

- вибір системи часткових показників оцінки логістичного потенціалу;
- якісний і кількісний аналіз обраних показників;
- інтегральна оцінка логістичного потенціалу регіону.

Для оцінки складових логістичного потенціалу використовуємо кількісний метод. Інтегральну оцінку слід здійснювати шляхом зведення різнопланових показників рівня розвитку окремих складових логістичного потенціалу регіону. Оцінку потенціалу регіонів проведемо за методикою, запропонованою Кобиляцькою І. та Рибалко Н.. Вона передбачає розрахунок інтегрального індексу логістичного потенціалу регіону на основі п'ятьох складових:

- географічна (наближеність до столиці, протяжність кордону, площа регіону);
- соціально-економічна (обсяг реалізованої промислової продукції, вантажообіг, пасажирооборот, експорт та імпорт товарів і послуг, обіг роздрібної торгівлі, середньомісячна заробітна плата одного працівника);
- транспортна (кількість пунктів пропуску автотранспорту, кількість залізничних вузлів, щільність автодоріг і залізничних колій, обсяг перевезень вантажів автотранспортом, обсяг перевезень вантажів залізницею);
- інфраструктурна (щільність підприємств роздрібної торгівлі, щільність підприємств оптової торгівлі й посередництва, щільність підприємств транспорту та зв'язку, щільність підприємств фінансової діяльності);
- інституційна (кількість промислових підприємств, кількість підприємств оптової та роздрібної торгівлі, кількість підприємств з надання послуг ремонту

автотранспортних засобів і мотоциклів кількість підприємств у сфері транспортної, складської, поштової та кур'єрської діяльності, кількість підприємств у сфері страхової та фінансової діяльності) [110].

Дослідження оцінки логістичного потенціалу здійснюється шляхом розрахунку вищезгаданих показників за вибраними напрямками оцінки. При цьому використовуємо такі формули для розрахунку часткових та інтегрального індексів рівня розвитку логістичної інфраструктури регіону [111].

$$X_{ij}^i = \frac{X_{ij}}{X_{m+1j}} \quad (2.1)$$

$$X_{ij}^i = \frac{X_{m+1j}}{X_{ij}} \quad (2.2)$$

де $i=1,2,\dots,$

$m; j=1,2,\dots,n,$

X_{m+1j} – j -й показник еталонного регіону

При цьому формула (2.1) використовується, коли еталонне значення показника має максимальне значення, а формула (2.2) – мінімальне.

Для апробації методики проаналізуємо логістичний потенціал Дніпропетровського регіону, порівнявши його з Київським та Одеським регіонами. Ці регіони були обрані як регіони з оптимальним розміщенням логістичних центрів. Результати розрахунків наведені у таблиці 2.3.

Інтегральну оцінку слід здійснювати шляхом зведення аналітичних показників розвитку окремих складових логістичного потенціалу. Інтегральний індекс розвитку логістичного потенціалу регіону (I) визначається за формулою:

$$I = \sqrt{\frac{E_g^2 + E_s^2 + E_t^2 + E_p^2 + E_o^2}{5}} \quad (2.3)$$

де E_g, E_s, E_t, E_p, E_o – відповідні розрахункові значення окремих часткових індексів за складовими логістичного потенціалу – географічною, соціально-економічною, транспортною, інфраструктурною та інституційною відповідно [110].

Таблиця 2.3

Порівняльна оцінка складових логістичного потенціалу регіонів за 2010–2019 роки (розроблено автором [112, 113, 114])

Складові інтегрального показника	Регіон	Роки		
		2010	2015	2019
Географічна	Київський	0,46	0,46	0,46
	Одеський	0,58	0,58	0,58
	Дніпропетровський	0,66	0,66	0,66
Соціально-економічна	Київський	0,89	0,78	0,49
	Одеський	0,74	0,57	0,54
	Дніпропетровський	0,62	0,56	0,52
Транспортна	Київський	0,89	0,84	0,8
	Одеський	0,73	0,58	0,5
	Дніпропетровський	0,76	0,72	0,6
Інфраструктурна	Київський	0,73	0,77	0,81
	Одеський	0,61	0,63	0,59
	Дніпропетровський	0,58	0,61	0,68
Інституційна	Київський	0,62	0,59	0,52
	Одеський	0,7	0,69	0,61
	Дніпропетровський	0,69	0,8	0,77
Інтегральний індекс логістичного потенціалу	Київський	0,77	0,75	0,71
	Одеський	0,81	0,68	0,75
	Дніпропетровський	0,81	0,71	0,80

Результати розрахунку свідчать про те, що інтегральний індекс логістичного потенціалу Київського регіону за останні три роки зменшився з 0,77 до 0,71. Значний вплив на розрахункову величину цього показника мали інституційна та соціально-економічна складова, які знизились на 10% та 12% відповідно. Позитивні

зрушення даного регіону спостерігаються на інфраструктурній складовій. Даний показник збільшився на 15% (рис. 2.8).

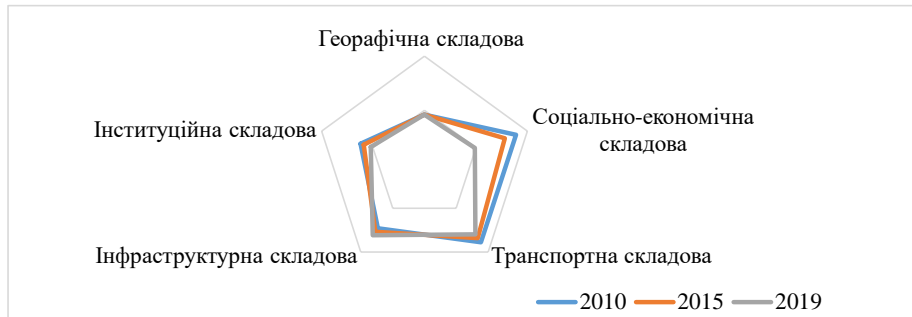


Рис. 2.8. Діаграма інтегрального показника логістичного потенціалу Київського регіону (Розроблено автором)

Для розвитку логістичного потенціалу необхідна стратегія його нарощення. Вона передбачає розвиток логістичної інфраструктури, формування оптимальної структури економіки для забезпечення його спеціалізації та впровадження сучасних логістичних технологій управління логістичною системою. Стратегія нарощення логістичного потенціалу повинна бути спрямована на формування і розвиток логістичної інфраструктури. У цьому напрямі важливе місце посідають інвестори, які можуть спрямувати свої інвестиції на спорудження логістичних комплексів, тобто розбудову логістичної інфраструктури, що має задовольнити потреби найвибагливіших споживачів та підприємств-виробників [115].

Таким чином, збільшення логістичного потенціалу передбачає створення новітніх спеціалізованих складських приміщень з наданням повного циклу сервісного обслуговування з використанням сучасного устаткування і відповідними технологічними нормами сортування, зберігання, транспортування товарів не тільки на підприємствах-виробника, а й на шляху транспортування продукції до

кінцевого споживача не залежно від спеціалізації регіону. Однією з проблем, яка виникає в першу чергу є проблематика транспортування товарів.

Для вирішення даної проблеми необхідно координувати потоки логістичної системи завдяки регіональним логістичним центрів. Вони повинні стати центрами бізнесу, сконцентрують весь товарообіг однієї галузі.

У товаропостачанні виділяються такі основні заходи (стадії процесу товаропостачання):

- визначення потреби в товарах;
- вибір джерел товаропостачання і постачальників товарів;
- встановлення раціональних схем постачання;
- укладання угод на постачання товарів (договорів поставки, купівлі-продажу товарів);
- оперативний контроль за виконанням договорів поставки;
- вибір форм товаропостачання;
- визначення раціональної частоти доставки й оптимальних розмірів партій завезення товарів;
- організація доставки товарів у магазини;
- приймання товарів і його документальне оформлення [116].

Досягнений рівень розвитку теорії та практики формування логістичних систем доводить, що для оптимізації руху товарних потоків у системі товаропросування необхідно активізувати зусилля для впорядкування системи руху товарних потоків, організації їх концентрації та трансформування в логістичних центрах, ефективного управління системами управління запасами і замовленнями та забезпечення обслуговування роздрібних торговельних підприємств на умовах календаризації товаропостачання й оптимізації маршрутів доставки товарів.

Аналіз Одеського регіону показав (рис. 2.9), що його інфраструктурна складова розвивається помірно. Разом із тим, слід звернути уваги на недостатній рівень соціально-економічної складової: за аналізований період вона зменшилась

на 7%. Для стрімкого розвитку підприємств необхідно застосувати стратегії формування регіональної логістичної системи.

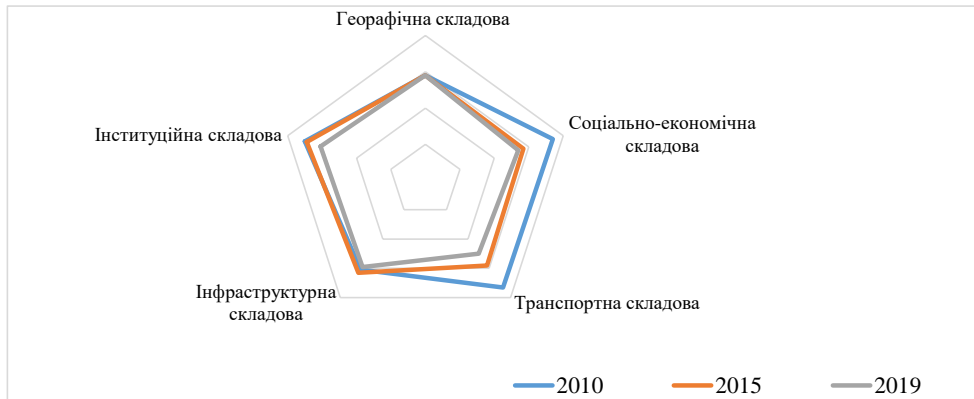


Рис 2.9. Діаграма інтегрального показника логістичного потенціалу Одеського регіону (Розроблено автором)

Основною метою є створення передумов для розвитку регіональної логістичної системи та забезпечення логістизації економіки, яка б забезпечувала доведення потрібного товару необхідної якості у необхідній кількості в обумовлені місце і час з мінімальними витратами. Основою для формування логістичної системи повинні стати логістичні центри, які мають достатню матеріально-технічну базу, досвід організації товаропостачання, кваліфікований комерційний апарат, використовуючи при цьому можливості зниження загальних логістичних витрат, отримання відповідних знижок і відносного скорочення питомих транспортних витрат.

Реалізація цієї стратегії передбачає здійснення таких заходів:

– знайти джерела закупівлі товарів і вибрати вигідних надійних постачальників, які зможуть запропонувати більш конкурентоспроможний товар;

– встановити господарські зв'язки з постачальниками товарів і документально їх оформити шляхом укладання договорів поставки;

– визначити оптимальні розміри партій завезення товарів, частоту і способи їх доставки, вибрати найефективніший вид транспорту для перевезення товарів, розрахувати потребу в ньому, розробити маршрути доставки товарів тощо;

– налагодити оперативний контроль за виконанням договорів поставки товарів, ходом реалізації, станом наявності товарних запасів і їх обіговістю, що дасть змогу своєчасно реагувати і вносити зміни у товаропостачання;

– створити оптимальні умови для накопичення і зберігання необхідних для безперебійної торгівлі товарних запасів;

– забезпечити належне приймання і підготовку товарів до продажу.

Серед інструментів реалізації запропонованих вище стратегій доцільно виділити такі, як фінансово-бюджетна підтримка, ліцензування і сертифікація логістичних послуг, конкурсний розподіл замовлень тощо [117].

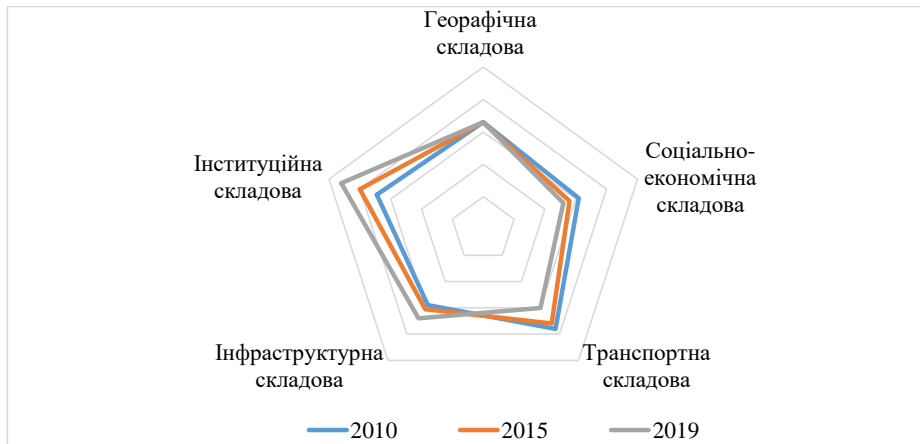


Рис 2.10. Діаграма інтегрального показника логістичного потенціалу Дніпропетровського регіону (Розроблено автором)

Логістичний потенціал Дніпропетровського регіону (рис. 2.10) розвивається швидкими темпами, але інтегральний індекс логістичного потенціалу ще далекий від ідеального еталонного. Значний вплив на розрахункову величину цього показника здійснюють високі значення часткових показників інституційної складової (0,77) та інфраструктурної складової (0,68). Разом із тим, слід звернути увагу на недостатній рівень розвитку соціально-економічної (0,54), географічної (0,66) та транспортної (0,6) складових.

Кожна з розрахункових складових визначає рівень розвитку як підприємств, так і регіонів у певній галузі, це дає можливість визначити напрямки стратегії розвитку й нарощувати його транспортно-логістичний потенціал. Отримані результати оцінки логістичного потенціалу дозволяють органам державної та регіональної влади, місцевим органам самоврядування, бізнесу приймати тактичні та стратегічні рішення у сфері інвестування та розвитку не тільки логістичної інфраструктури регіону, а й підприємств з урахуванням їх ефективності; зробити висновок про стан логістичної системи регіону і виявити резерви вдосконалення критеріїв оптимізації витрат, мінімізації ризиків, вчасності поставки.

Ґрунтуючись на результатах оцінки рівня логістичного потенціалу Дніпропетровського регіону та наукових напрацюваннях вітчизняних вчених [117], вважаємо, що з метою нарощування логістичного потенціалу аналізованого регіону як програму розвитку слід обрати стратегію інноваційно-логістичного розвитку, що передбачає:

- поліпшення транспортної доступності в межах регіону;
- залучення інвестицій в розвиток підприємств;
- сприяння розвитку бізнес-середовища на засадах державно-приватного партнерства;
- стимулювання розвитку малого і середнього бізнесу;
- використання власного потенціалу регіонів.

Основними заходами у межах цієї стратегії є:

1) формування транспортно-логістичних центрів підприємств, застосування комплексної системи управління логістичним потенціалом;

2) визначення напрямків удосконалення системи управління діяльністю підприємств для підвищення ефективності через інноваційно-логістичне моделювання шляхом поєднання логістичних та інноваційних аспектів розвитку.

Реалізація окреслених заходів сприятиме не тільки розвитку регіону, а й підприємств, покращенню торговельного обслуговування (збільшення асортименту товарів, зменшення цін за рахунок зменшення витрат з управління матеріалопотоком), розвитку сфери послуг, зростанню зайнятості населення, збільшенню податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів, а отже, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності підприємств різних галузей. Синергійний ефект, що виникатиме при цьому, формуватиме нову якість економічних процесів як на рівні окремо взятого підприємства, так і на регіональному рівні [118].

2.2 Стану розвитку підприємств м'ясопереробної промисловості

Світова продовольча економіка все більше рухається за рахунок зміни раціонів харчування та моделей споживання продуктів тваринництва. У країнах, що розвиваються, споживання м'яса збільшується на 5–6% на рік протягом останніх десятиріч (додаток 3) [119].

Підприємства м'ясопереробної промисловості перебувають у залежності від роботи підприємств постачальників сировини.

Спад загальних обсягів продажу у виробників викликає спад обсягів виробництва переробних підприємств (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Загальне надходження тварин у живій масі на переробні підприємства
(Розроблено за даними Державної служби статистики України)

Тварини, т	Загальне надходження тварин у живій масі		
	2010	2015	2019
Велика рогата худоба	129 249,1	124 405,3	120 598,7
Свині	329 364,8	308 465,5	317 303,6
Вівці	788,9	994,3	1105,7
Птиця свійська	1 257 359,2	1 317 825,7	1 451 699,0
Кролі	693,1	551,0	721,4
Всього	1 717 550	1 752 337,2	1 891 538,1

Проведений аналіз надходження тварин у живій масі на переробні підприємства поголів'я худоби свідчить, що обсяги надходжень великої рогатої худоби на переробні підприємства у 2019 році скоротився на 7,12% порівняно з 2010 роком. Поголів'я вівців у 2019 році продемонструвало великий приріст – на 28% порівняно з 2010 роком. Але отримані дані про кількість овець і кіз не є характерними для ринку ковбасних виробів, тому що м'ясо цих тварин майже не використовується при виготовленні ковбас. Птахівництво є галуззю, що активно розвивається в Україні, приріст склав 13% порівняно з 2010 роком. Ємність ринку коливалася в діапазоні 1 717 550–1 891 538,1т. Зміни в обсягах виробництва м'ясопереробної промисловості накладають відбиток і на рівень його реалізації. Тенденції у змінах обсягів поголів'я худоби і птиці, низька продуктивність свідчать про зниження обсягів виробництва м'ясної продукції та її реалізації.

Останні декілька років для м'ясопереробної промисловості були буремними, адже закриття російського ринку для вітчизняних виробників тваринницької

продукції призвели до суттєвого зниження експорту й до надлишкової пропозиції на внутрішньому ринку (табл. 2.5)[120].

Таблиця 2.5

Динаміка експорту м'ясопереробної промисловості (Розроблено автором за допомогою даних Державної служби статистики України)

	Баланс м'яса, тис. тонн	Баланс яловичини, тис. тонн	Баланс свинини, тис. тонн	Баланс м'яса птиці, тис. тонн
2000				
Виробництво	2132,83	307,3	646,6	1143,7
Імпорт	70,1	1,8	5,5	62,8
Експорт	231,49	39,7	28,7	163
Фонд споживання	1876,3	6,2	592,1	999
2005				
Виробництво	2141,5	301,2	639,8	1167
Імпорт	91,7	2,2	4,4	85
Експорт	290,8	44,6	3,7	242
Фонд споживання	1890,7	6,1	623,5	973
2010				
Виробництво	2140,5	290,9	630,7	1184,7
Імпорт	130,9	1,9	8,3	120,6
Експорт	333,6	54,2	6,2	272,9
Фонд споживання	1918,5	5,9	615,2	1020,5
2015				
Виробництво	2192,6	264,1	638,5	1255,8
Імпорт	171,1	2,2	35,9	133
Експорт	388,3	55,0	2,5	330,7
Фонд споживання	1893,3	5,3	644,6	1000,6
2019				
Виробництво	2263,5	256,4	644,2	1328,7
Імпорт	172,0	2,0	35	135,0
Експорт	455,0	20	5	400
Фонд споживання	1940,2	5,2	675,3	1033,1

Головною проблемою для виробників м'ясопереробної галузі на сьогоднішній день є відсутність якісної українової сировини.

У 2019 році виробництво яловичини склало 256,4 тис. т, що на 3% менше, ніж за аналогічний період минулого року. Висока вартість яловичини й низька платоспроможність споживачів призвело до зменшення споживання

Тенденція виробництва свинини демонструє до зменшення. Вона пов'язана зі збитковістю виробництва в країні та з збільшення обсягів імпорту. За аналізованого періоду було імпортовано 35 тис. т свинини, що більше ніж у 4 рази більше за обсяг імпорту в 2015 р.

М'ясо птиці демонструє стабільний розвиток. Виробництво м'яса птиці з кожним роком зростає, обсяги експорту збільшуються. Внаслідок цього попит на продукцію зростає за рахунок найнижчої ціни порівняно зі свининою та яловичиною.

За 2019 рік в Україні було вироблено 1,3 млн т м'яса птиці, що на 6% більше за аналогічний період 2010 року. Споживання м'яса птиці також зростає щороку разом з експортом.

За результатами 2019 року виробництво м'яса збільшилося порівняно з 2010 роком і становило 2,2 млн т. У цьому році відбулося збільшення виробництва м'яса, здебільшого сільськогосподарськими підприємствами, у той час як господарства населення майже не змінили обсяги виробництва.

За цей період значно збільшився обсяг імпорту з 131 тис. т у 2010 році до 172 тис. т за 2019 рік. У свою чергу, експорт зріс на 36% – з 334 тис. т до 455 тис. т у 2018 р.

На сьогоднішній день виробництво м'яса є експортним сегментом м'ясопереробної галузі, у 2015 році вона складала 23,42%, що майже на 10,86% більше, ніж у 2000 р. При цьому частка експорту становила лише 0,68% (проти 0,53%). Виходячи з цього, на зовнішніх ринках реалізується в основному продукція первинної м'ясопереробки. Провівши аналіз динаміки експорту м'ясопереробної промисловості можна стверджувати, що стабільно розвиваються групи товарів «М'ясо та їстівні субпродукти». У 2015 році їх частка становила 99,19% (98,34% у 2000 р.), зокрема на товари підгрупи «М'ясо та їстівні субпродукти птиці» приходить 86,09% (81,44%). За 11 місяців 2019 року частка цих показників збільшилась і досягла 99,36% і 88,91% відповідно. При цьому продукти із

м'яса збільшилися лише на 4,3%. Товарна структура українського імпорту м'яса аналогічна структурі експорту: у ній переважають м'ясо та їстівні субпродукти птиці (55,78% у 2019 році). Проте Україна за досліджувальний період імпортувала дешевші види м'ясної продукції: середньорічна ціна імпорту м'яса та їстівних субпродуктів птиці у 2018 році становила 0,38 дол./кг, а експорту – 1,54 дол./кг; експорту свинини – 2,15 дол./кг, а імпорту – 1,82 дол./кг. З 2014 року в Україні збільшилось сальдо зовнішньої торгівлі товарами у сегменті харчової промисловості. Так за 11 місяців 2019 року коефіцієнт покриття імпорту експортом склав 3,91 проти 0,55 у 2000 р. (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Коефіцієнт покриття імпорту експортом

Назва продукції	2000	2005	2010	2015	2019
М'ясо великої рогатої худоби, свіже або охолоджене	26,53	40,15	26,52	28,10	26,74
М'ясо великої рогатої худоби, морожене	23,07	13,85	29,67	19,56	23,13
Свинина	6,71	1,22	1,06	0,07	0,11
Баранина, козлятина	0,25	0,40	2,15	2,00	4,47
Субпродукти великої рогатої худоби, свиней, овець, коней	0,18	0,46	0,78	0,41	0,25
М'ясо та їстівні субпродукти птиці	6,06	8,53	8,03	9,76	11,03
Інше м'ясо та їстівні субпродукти	3,00	0,003	0,01	0,07	0,45
Сало, свинячий жир і жир птиці	0,24	0,0	0,0	0,0	0,0
М'ясо і м'ясні субпродукти	0,11	0,08	0,74	1,22	0,61
Продукти з м'яса					
Ковбаси й аналогічні вироби з м'яса	1,79	4,33	3,0	3,3	5,91
Інші готові чи консервовані м'ясопродукти	1,26	1,03	1,81	1,57	2,13

Джерело: авторські розрахунки за даними Державної служби статистики

України [106]

Найвище значення цього показника характерне для м'яса великої рогатої худоби. Натомість імпорт свинини з 2015 р. після трирічної перерви знову домінує

над експортом, що є прямим наслідком зменшення поголів'я свиней, спричиненого африканською чумою [121].

Упродовж 2000–2019 років сумарні темпи приросту українського експорту м'яса і продуктів з нього склали 113,89%. Зокрема обсяги експорту м'яса та їстівних субпродуктів зросли на 115,74%, тоді як продуктів із м'яса – лише на 4,3%. Водночас сумарний імпорт м'яса за вказаний період скоротився на 19,13%, а надто продуктів із м'яса – на 61,29%.

Товарна структура українського імпорту в досліджуваному сегменті харчової промисловості аналогічна структурі експорту: у ній домінують м'ясо та їстівні субпродукти птиці (55,78% у 2019 р.). Проте Україна імпортувала дешевші види м'ясної продукції: середньорічна ціна експорту м'яса та їстівних субпродуктів птиці у 2015 році становила 1,54 дол./кг, а імпорту – 0,38 дол./кг; експорту свинини – 2,15 дол./кг, а імпорту – 1,82 дол./кг. З 2000 року в Україні позитивне сальдо зовнішньої торгівлі товарами у сегменті м'яса та продуктів із нього. Так, за 2019 р. коефіцієнт покриття імпорту експортом склав 3,91 проти 0,55 у 2000 р.

Незалежно від економічних складнощів, ринок ковбасних виробів демонструє тенденцію до розвитку, прослідковується динаміка до нарощування обсягів виробництва м'ясопереробних виробів.

Споживачі ринку ковбасних виробів – ті, хто вибирає такого роду продукцію, оскільки вона вимагає мінімум часу на приготування, і водночас вартість її нижча за м'ясо, якому ковбасні вироби є гарною альтернативою, оскільки все ж у певних обсягах містять його в собі. Характерною особливістю нашого ринку є той факт, що ринок ковбасних виробів України значною мірою представлений вареною ковбасою, а також сосисками і сардельками, які є м'ясними продуктами швидкого приготування. Найбільша група, яка споживає варену ковбасу, сосиски і сардельки – це пенсіонери та студенти [122].

Ковбасні вироби вже довгий час є одним з найпопулярніших видів м'ясних виробів серед українців. Ці вироби смачні, поживні й готові до вживання. В умовах

нашої країни головними пріоритетами споживачів при виборі ковбасних виробів залишаються смак, ціна і бренд. Тому найбільш ходовим видом ковбасної продукції у нас залишаються різноманітні варені ковбаси, сосиски і сардельки. Їх асортимент охоплює широкий спектр рецептур, смакових відтінків і цінових категорій. Аналіз ринку ковбасних виробів в Україні показує, що варені ковбаси склали в 2019 році 67,8% в загальному обсязі вітчизняного виробництва (рис. 2.11).

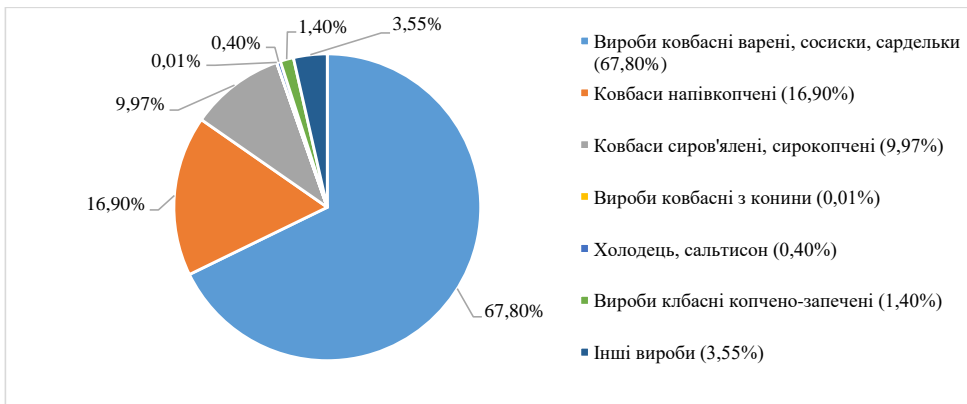


Рис. 2.11. Структура виробництва ковбасних виробів на українському ринку в 2019 році, у натуральному вираженні, % [авторські розрахунки за даними Державної служби статистики України [106]

Обсяг і структура попиту на ринку ковбасних виробів в Україні в 2005–2019 рр. змінювалися під впливом зростання платоспроможності населення (рис. 2.12).

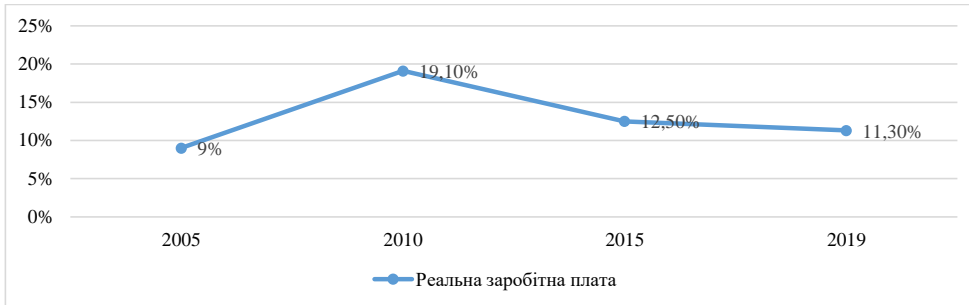


Рис. 2.12. Темпи зростання реальної заробітної плати 2005–2019 рр. [за даними Державної служби статистики України [106]]

Оскільки в Україні спостерігається збільшення заробітної плати в 2019 році були вищі за темпи підвищення вартості м'яса і м'ясних виробів, зросла кількість споживачів, яких більше цікавить не ціна, а якість ковбаси. Основними факторами, які зумовлюють формування товарної політики м'ясопереробної промисловості, є споживчі переваги і внутрішній виробничий потенціал підприємства. Аналіз товарного потенціалу підприємства сприяє формуванню стратегій змін в управлінні підприємства [123].

Постачання ковбасних виробів з-за кордону зросли відразу на 232,9%, тоді як в попередні два роки параметр зростання імпорту перебував у межах 30–35% (рис. 2.13).



Рис. 2.13. Експорт українських ковбасних виробів (авторські розрахунки за даними Державної служби статистики України [106])

Експорт українських ковбасних виробів теж збільшувався, але його темпи в 2019 році помітно знизилися. Очевидно, поєднання різкого зростання імпорту й гальмування динаміки експорту призвело до стагнації вітчизняного виробництва ковбасних виробів у минулому році. Його обсяг виявився на 0,1% нижче, ніж у 2018 р. (рис. 2.14).



Рис 2.14. Імпорт ковбасних виробів (авторські розрахунки за даними Державної служби статистики України [106])

Разом із тим, ринок ковбасних виробів в Україні поки залишатися за національними виробниками – частка імпортової ковбаси становить близько 1% у загальному обсязі (рис. 2.15).

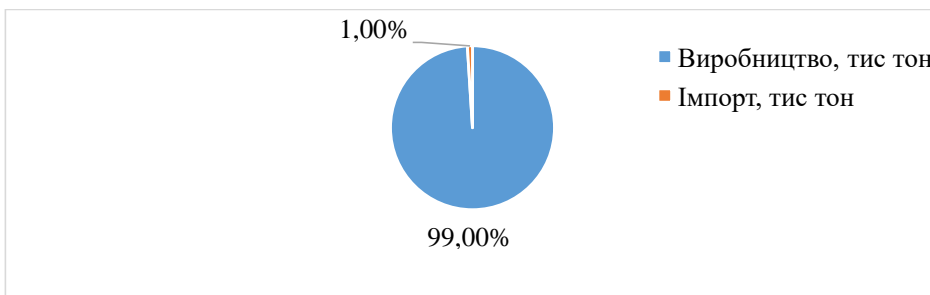


Рис. 2.15. Сегментація ринку ковбасних виробів у 2019 році в Україні, у натуральному вираженні, % [106]

Збільшення пропозиції сировини свідчить про стабільно зростаючої сировинної бази для подальшого розвитку м'ясопереробної промисловості та нарощування випуску ковбасних виробів.

Для більш змістовного й узагальненого аналізу необхідно розділити ринок м'ясних і ковбасних виробів на основні сегменти: м'ясо в цілому, м'ясо-ковбасні вироби; м'ясні делікатеси.

По-перше, такий розподіл ринку зумовлюється ціновою складовою. По-друге, українському ринку ковбаси і м'яса притаманні свої особливості: висока конкуренція та провідні позиції за вітчизняними виробниками. Найбільшим попитом в українських споживачів користуються вироби ковбасні варені, сосиски, сардельки, на які припадає близько 50% усього продажу ринку м'ясо-ковбасних виробів. Що стосується свинини з яловичиною, то їх купують значно менше. У 2019 р. на м'ясо птиці припадало близько 55%, що на 25 % менше порівняно з 2015 р. Яловичина, телятина і свинина залишаються на нижчих позиціях, їх відсоток не перевищує 28%.

За рахунок птиці прослідковується зростання експорту у 2019 р на рівні 86%, що на 3% більше за 2015 р. Імпорт має практично ту саму картину, за винятком того, що більша доля припадає на м'ясо птиці – 52% та свинини 40% у 2019 р. При цьому власне виробництво зменшується, а попит збільшується.

Ринок виробництва м'ясо-ковбасних виробів має той самий тренд і яскраво виражений нестабільний характер. З 2010 р до 2015 р. спостерігається максимальне виробництво ковбасних і подібних продуктів, після чого до 2016 р. – стрімке падіння, але вже у 2017 р. спостерігаємо зростання, картина поступово налагоджується аж до 2018 р., після чого знову спостерігається спад у 2019 р.

Цінова політика виробників м'яса і м'ясних виробів з 2010 р. характеризується чітким зростанням цін. При цьому найдешевший продукт є птиця, а найдорожчий – ковбаси і вироби з них. Після різкого збільшення цін можна спостерігати їх подальшу стабілізацію протягом наступних 2 років. Так переломні

роки, при яких збільшувалася вартість м'яса і м'ясних виробів – 2012, 2015, 2017, 2019 рр. Крім того, протягом року можна спостерігати зміну цін, зокрема їх зростання, особливо під кінець року. Найдорожчим продуктом залишається вироби ковбасні, а найдешевшим – м'ясо свійської птиці.

Середні ціни виробників з 2010 р. до 2019 р. наведені на гістограмі рис. 2.16 [124,125].

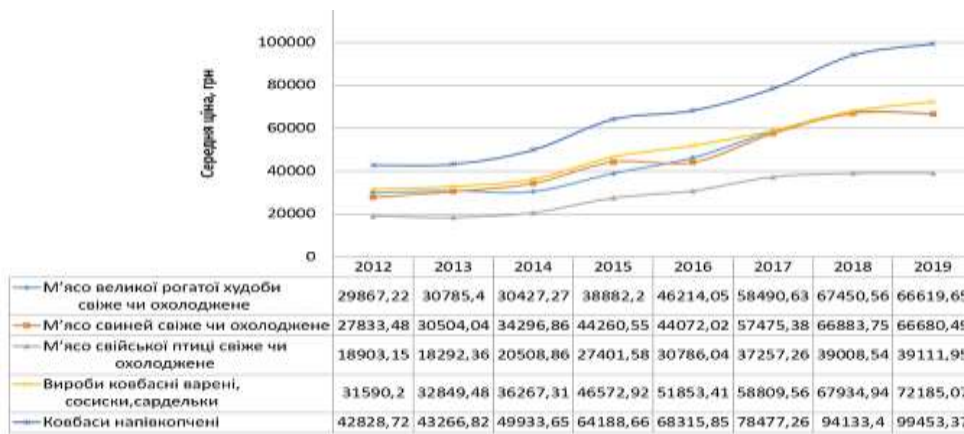


Рис 2.16. Гістограма середніх цін виробників м'яса і м'ясних виробів [Складено автором за допомогою 124,125].

Ціни на м'ясо великої рогатої худоби, м'ясо свиней і вироби ковбасні, починаючи з 2012 р. майже йдуть врівень у середньому 30 грн/кг. З 2014 р. до 2016 р. спостерігається зростання ціни виробів ковбасних на 43% при ціні 52 грн/кг. При цьому ціна на м'ясо великої рогатої худоби і м'ясо свиней становить приблизно 44–46 грн/кг. У 2017 та 2018 рр. ціни на ці категорії між собою знову вирівнюються, але починаючи з 2019 року, ми бачимо відхилення у бік зростання ціни на вироби ковбасні приблизно на 2%. Якщо порівнювати ціну 2012 року з ціною 2019 року, то ми бачимо, що ціна зростає майже на 100%, а в порівнянні з 2018 роком лише на 6%.

Аналіз цін виробників м'яса і м'ясних виробів показує, що найбільшу ціну мають ковбаси непідкопчені. Їх вартість у 2019 році становила 99 грн/кг, що на 132% більше, порівняно з 2012 роком, і більше ціни 2018 р. на 5,6%.

Дані з обсягу виробництва м'яса і м'ясних продуктів за період 2011–2019 рр. наведено на гістограмі рис. 2.17.

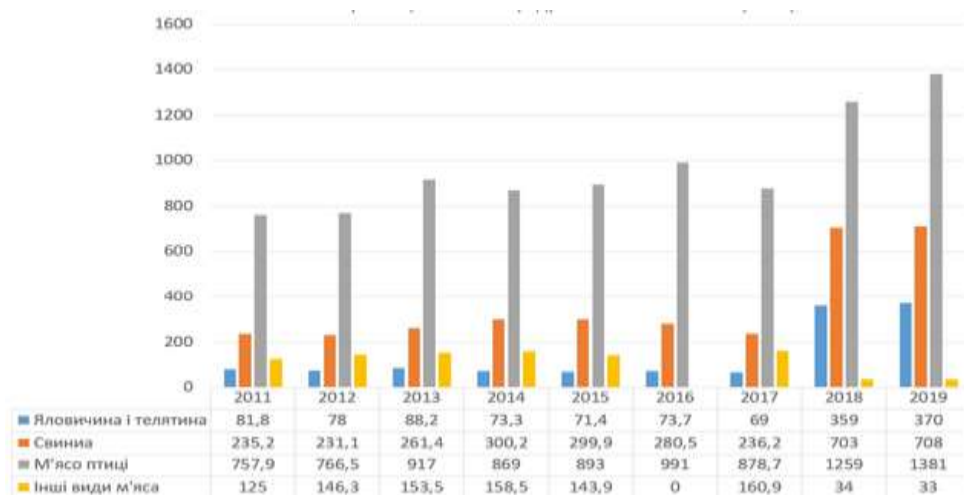


Рис. 2.17. Гістограма виробництва м'яса і м'ясних продуктів за період 2011–2019 рр. [Складено автором за допомогою 124–126].

З 2011 р. до 2017 року динаміка виробництва м'яса і м'ясних виробів рухається у бік зменшення, а з 2018 р. до 2019 р. – стрімко зростає. Так, у 2017 р. обсяг виробництва яловичини й телятини склав 69 тис. т, а вже у 2019 році – 370 тис. т.

Для таких категорії, як свинина, м'ясо птиці й інші види м'яса характерний коливальний характер динаміки виробництва.

Найбільш різку амплітуду має виробництво м'яса птиці. Обсяги то зростають, то спадають. З 2016 р. до 2017 р. обсяги виробництва м'яса птиці

знизилося на 12%, склавши 878.7 тис. т., а вже з 2018 р. до 2019 р. навпаки – збільшилося на 9,7%, склавши 1381 тис. т.

Обсяг виробництва м'яса птиці з 2011 р. до 2019 р. практично у 2 рази перевищує сумарний обсяг усіх інших сортів (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

Виробництво м'яса всіх видів у господарствах усіх категорій

у 2019. р. (тис. т) [Складено автором за допомогою даних Державної служби статистики України [127]]

Регіон	Яловичина і телятина	Свинина	Баранина й козлятина	М'ясо птиці свійської усіх видів	М'ясо кролів	Конина
Україна	369,5	708,3	13,9	1381,4	11,6	7,7
області						
Вінницька	17,7	20,8	0,2	418,8	0,7	0,9
Волинська	6,9	33,0	0,2	73,7	0,5	0,3
Дніпропетровська	10,5	37,7	0,4	205,1	0,2	0,0
Донецька	6,3	64,5	0,6	11,8	0,7	0,0
Житомирська	15,9	26,1	0,4	11,2	1,4	1,9
Закарпатська	17,2	31,1	3,1	5,6	0,3	0,4
Запорізька	10,0	24,1	1,0	10,2	0,4	0,0
Івано-Франківська	26,3	41,0	0,4	23,3	0,1	0,4
Київська	24,6	70,4	0,5	119,8	1,3	0,2
Кіровоградська	11,8	27,1	0,3	10,0	0,6	0,2
Луганська	4,5	2,8	0,3	1,5	0,1	0,0
Львівська	24,9	47,8	0,2	55,3	0,9	0,9
Миколаївська	15,6	8,8	0,5	6,0	0,2	0,2
Одеська	13,6	20,7	2,3	2,4	0,2	0,2
Полтавська	22,0	42,1	0,3	5,9	0,2	0,1
Рівненська	10,2	21,8	0,2	23,3	0,1	0,2
Сумська	11,0	17,2	0,1	18,1	0,6	0,1
Тернопільська	13,7	31,6	0,2	11,7	0,4	0,6
Харківська	25,0	27,2	0,7	34,6	0,5	0,2
Херсонська	19,2	15,9	0,6	4,6	0,1	0,1
Хмельницька	22,4	26,6	0,2	17,9	0,4	0,4
Черкаська	17,7	36,6	0,3	294,1	0,6	0,0
Чернівецька	9,4	17,0	0,7	13,3	0,3	0,1
Чернігівська	13,1	16,4	0,2	3,2	0,8	0,3

Починаючи з 2017 року, лідером у виробництві всіх видів у господарствах усіх категорій є Вінницька область. При цьому в 2019 році об'єм виробництва м'яса всіх видів у господарствах усіх категорій склав 459,1 тис. т

Серед регіонів лідерство слід визначати окремо за видами м'яса.

Так у 2019 році лідери з виробництва (рис 2.18):

- яловичини й телятини: Івано-Франківська обл. (26,3 тис. т);
- свинини: Київська обл. (70,4 тис. т);
- баранини й козлятини: Закарпатська обл. (3,1 тис. т);
- м'яса птиці свійської усіх видів: Вінницька обл. (418,8 тис. т);
- м'яса кролів: Житомирська обл. (1,4 тис. т) та Київська обл. (1,3 тис. т);
- конини: Житомирська обл. (1,9 тис. т).

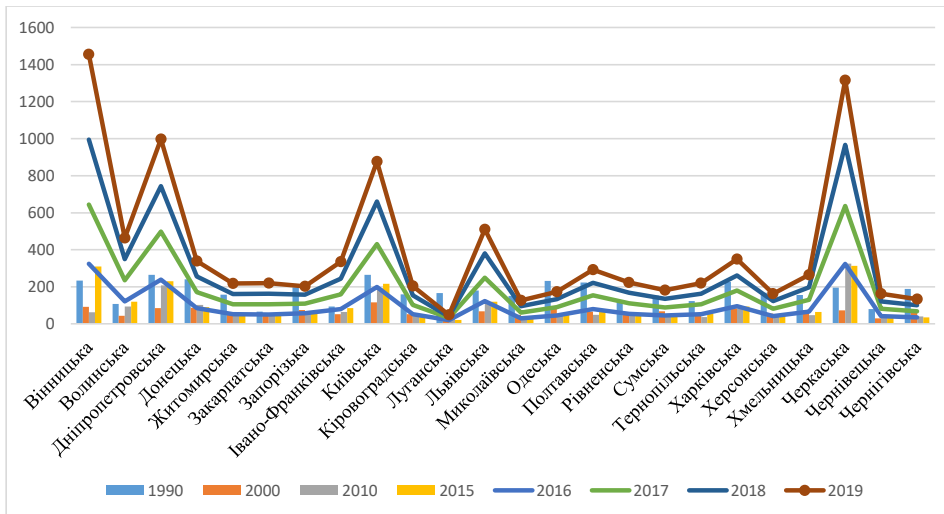


Рис 2.18. Виробництво м'яса всіх видів у господарствах усіх категорій (у забійній масі; тис. т) [Розроблено автором за допомогою даних 127]

179
7,45833
3

173

Тенденція до збільшення виробництва м'яса і продуктів м'ясних, починаючи з 2011 року, спонукає до нарощування відповідного експорту.

Лева частка експорту в Україні припадає на м'ясо птиці, яка в 2019 році складає 86%. У 2019 році було експортовано 414,5 тис. т. м'яса птиці, що більше на 26% порівняно з 2018 р. та на 53,9% у 2017 р [124Ошибка! Закладка не определена.—127].

Експорт свинини, починаючи з 2015 року, стрімко скоротився, що можна пояснити епідемією африканської чуми, яка вразила свиней у 2016 р. Так, у 2016 р. експорт свинини скоротився більше ніж на 100%. А починаючи з 2017 року картина трохи покращилась. Експорт виріс на 55%, хоча залишався на позначці у

4,923 тис. т. Наступного року ми спостерігаємо знову невеликий спад у розмірі 63%, і вже 2019 року спостерігаємо приріст у розмірі 0,5 тис. т. (рис. 2.19)

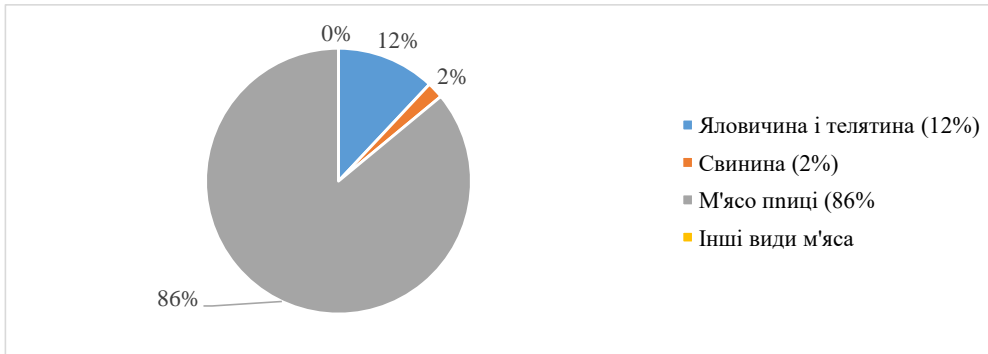


Рис. 2.19. Експорт м'яса і м'ясних продуктів (Складено автором за допомогою даних Державної служби статистики України)

Експорт великої рогатої худоби з 2015 р. до 2017 р. визначався більш повільним зростанням, ніж вивезення м'яса птахів. У 2017 році експорт склав 41,875 тис. т., що на 30,5% більше за 2015 рік. А починаючи з 2018 року, можна помітити спад експорту на рівні 8%, який у 2019 році складає 38,7 тис. т. (рис. 2.20).

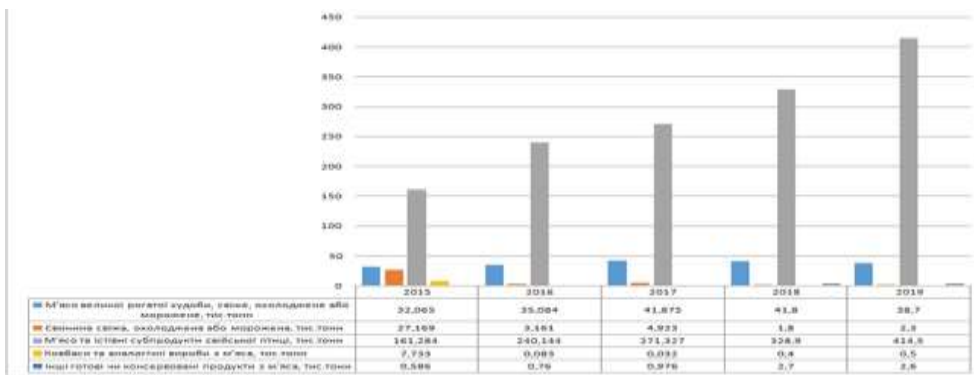


Рис. 2.20. Експорт м'яса (Складено автором за допомогою даних 103–106)

Імпорт 2019 року визначався різким темпом збільшення долі м'яса птиці. Порівняно з 2018 р. він збільшився на 14%, а порівняно з 2017 р. – на 19%. Однією із причин таких цифр можна визначити блокаду на Сході України, що відрізала необхідні виробничі потужності. Що стосується інших видів м'яса, то імпорт великої рогатої худоби знизився лише на 4,4%, а імпорт свинини – виріс на 28,3% [124–127] (рис 2.21).

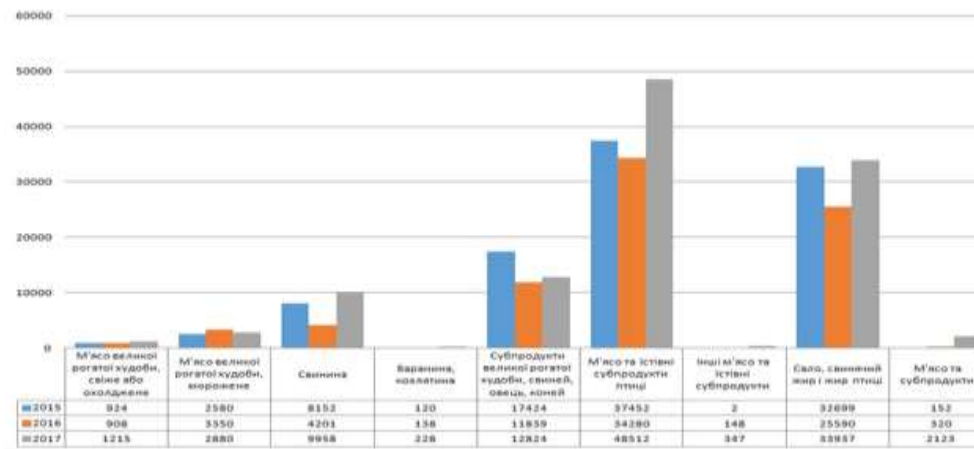


Рис. 2.21. Імпорт м'яса і птиці 2015–2017 рр. (Складено автором за допомогою даних 103–106)

В імпорті 2019 року більша частка припадає на м'ясо птиці, у загальному балансі – 52%. Таке велике значення можна пояснити доступністю, низькою калорійністю, поживністю й низькою середньою ціною порівняно з іншими продуктами.

На другому місці – свинина, частка якої становить 40%. Частка інших продуктів набагато нижча (рис 2.22).

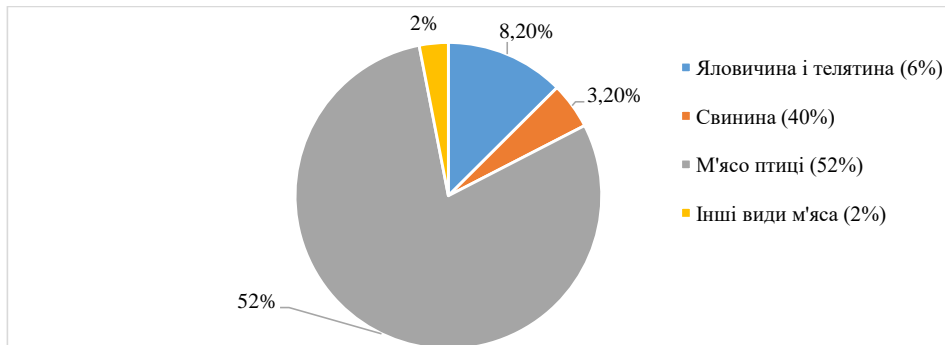


Рис. 2.22. Імпорт м'яса і м'ясних продуктів 2019 р. (Складено автором за допомогою даних 103–106)

Великі витрати на закупівлю імпортової сировини зазнають підприємства м'ясопереробні промисловості. Це має наступні причини:

- віддаленість сировинної бази від підприємства виробника готової продукції;
- невідповідність вітчизняних технологій виробництва сировини для м'ясних продуктів європейським стандартам;
- економічна роз'єднаність тваринницьких і птахівницьких комплексів;
- невисока гнучкість організації виробництва і логістики транспортування сировинних матеріалів;
- нерозвинена інфраструктура, яка повинна забезпечувати стадії обробки сировинних матеріалів (сортування, зберігання тощо).

На сьогодні більша частина покупців м'яса і виробів з них здійснюють покупки у спеціалізованих магазинах, близько 38%, користуються послугами різних торговельних точок і ринків – 15%.

Найбільшим попитом у споживачів користуються вироби середньої ціни: варено-копчені, варені, сирокоччені ковбаси, сосиски й сардельки.

Аналізуючи ринок м'ясо-ковбасних виробів, можна помітити зниження його приросту. Це пояснюється такими факторами:

- зростання собівартості продукції через збільшення цін на сировину;
- велика конкуренція м'ясних комбінатів через високі ціни на сировину;
- утримання підприємств, які знаходяться на тимчасово окупованих територіях України;
- спад купівельної спроможності;
- «тіньова» складова дрібних підприємств, які не звітують перед фіскальною службою про свою діяльність. Їх частка сягає 30%.

У 2000–2015 рр. можна спостерігати невеликий приріст обсягів ковбасних продуктів, а вже у 2019 р. навпаки спад (табл. 2.8).

Приріст спостерігався, як правило, за рахунок виробництва ковбас варено-копчених, напівсухих, сиров'ялених, сирокочених, ковбасних виробів з конини, ковбасних виробів копчено-запечених і ковбасних інших.

У 2015 році приріст у загальному виробництві м'яса й продуктів м'ясних склав 1099 т.

При цьому в 2019 році виробництво зменшилось на 4,8%, тобто на 23 088,9 т.

Таблиця 2.8

Виробництва м'яса і м'ясних продуктів
(Складено автором за допомогою даних[128])

Продукт	Рік				
	2000	2005	2010	2015	2019

Вироби ковбасні з печінки (ліверні) та подібні вироби й харчові продукти на їхній основі (за винятком готових продуктів і страв), т	7198	6215	6010	5634	5060,3
Вироби ковбасні й подібні продукти з м'яса, субпродуктів чи крові тварин і подібні вироби й харчові продукти на їхній основі (крім виробів ковбасних з печінки і готових продуктів і страв), т	228 844	232 964	247 086	247 823	236 564,9
Вироби ковбасні варені, сосиски, сардельки, т	151 168	155 717	168 606	167 468	158 759,6
Ковбаси напівкопчені, т	42 669	40 492	42 096	41 076	40 337,5
Ковбаси варено-копчені, напівсухі, сиров'ялені, сирокоччені (включаючи «салямі»), т	21 553	23 906	23 888	24 116	24 254,3
Вироби ковбасні з конини, т	308	84	86	156	106,2
Холодець, зельц, т	1034	881	987	980	1210
Вироби ковбасні копчено-запечені, т	3615	3215	2953	3444	3302,8
Вироби ковбасні інші, т	8497	8669	8470	10583	8594,5

Зростання виробництва ковбасних продуктів преміум класу та інших делікатесних виробів зумовлено, тим що підприємства-виробники розширюють сегмент ринку. Поступове зростання цін на свіже м'ясо, підвищення якості ковбасних виробів примушує споживачів поступово переходити на ковбасні вироби (рис 2.23).

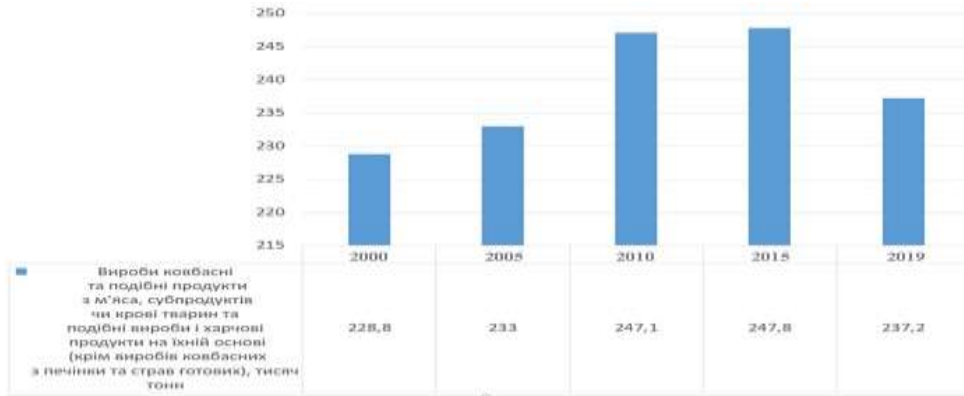


Рис. 2.23. Приріст виробництва м'яса і продуктів м'ясних (Складено автором за допомогою даних[129])

Як правило, ринок м'яса і ковбасних виробів має сезонний характер. Це добре ілюструє графік залежності середньої споживчої ціни на товари по Україні за 1 кг продукції рис. 2.24 [130].

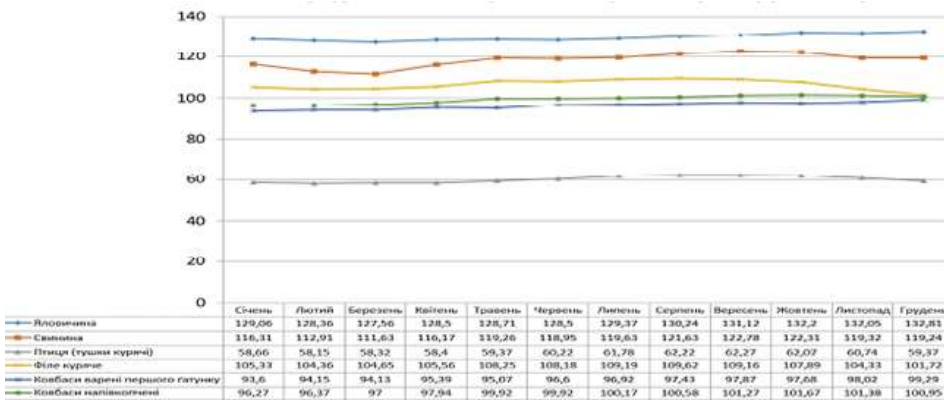


Рис. 2.24. Графік залежності середньої споживчої ціни на товари по Україні за 1 кг продукції (Складено автором за допомогою даних[130,131])

Інтенсивність збуту спостерігається влітку, а з осені темп реалізації знижується. Основний підйом вартості відбувається з вересня до грудня. Хоча ця тенденція для 2019 року спостерігається для усіх товарів, окрім курячого філе, свинини та птиці (тушки курячі). Для цієї категорії характерне невелике зниження споживчої ціни з жовтня до грудня.

У грудні 2019 року споживча ціна на яловичину становила 133 грн за 1 кг, що на 3% більше за січень та на 4% – за березень того ж року. Щодо найдешевшого продукту – птахів, – то його споживча ціна за 1 кг тушки у грудні становила 59 грн, хоча з липня до жовтня ціна стабілізувалася на позначці 62 грн. Таку ж картину можна спостерігати з курячим філе, вартість якого у липні становила 109 грн, що на 7% більше за грудень.

Графік споживчої ціни на свинину має найбільш коливальний характер. Найбільша просадка у ціні спостерігається у березні, вона складає 111 грн, а найбільша ціна зафіксована у вересні, що приблизно на 10% більше та знаходиться на позначці у 122 грн за 1 кг.

Динаміка цін на ковбаси протягом 2019 року засвідчила монотонне зростання. Так, ціна за 1 кг ковбас варених першого гатунку в січні складала 93 грн, а вже у грудні склала 99 грн, що на 6% більше за початок року. Те саме можна спостерігати зі споживчими цінами непідкопчених ковбас. Приріст у ціні протягом року склав 4,8%.

Таке зростання цін зумовлене низкою факторів [124]:

- здорожчання сировини й виробничого процесу у виробників;
- відсутність державного регулювання вартості соціально значущих продуктів, у тому числі й ковбас.

У 2019 році Україною було реалізовано за кордон 535,394 тон ковбасних виробів, загальною вартістю 1488,6 тис. дол.

Результати статистичного аналізу наведено на відповідних графічних залежностях експорту ковбаси й аналогічних виробів з м'яса у країнах світу за останні 5 років (рис. 2.25–2.27).

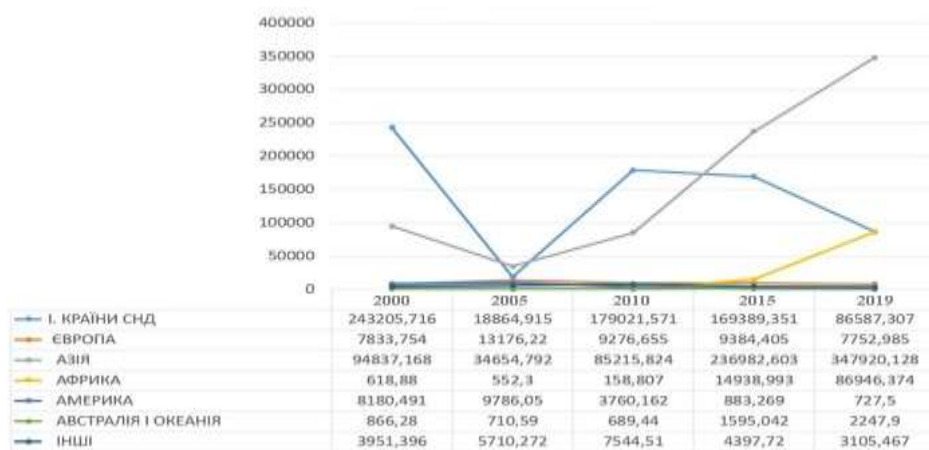


Рис. 2.25. Графічні залежності експорту ковбаси й аналогічних виробів з м'яса у країнах світу (Складено автором за допомогою даних[132])

Аналізуючи графічні залежності, наведені на рис. 2.26, можна помітити, що за останні 5 років картина суттєво змінилася. Якщо у 2015 році найбільше виробів продавали у країні СНД – 243,206 т., то у 2019 році цей показник зменшився на 64% і склав 86,587 т.

Переламним періодом став 2016 рік. У цей час можна спостерігати стрімке скорочення експорту з країн СНД, особливо з Російської Федерації, та динамічне зростання експорту з країн Азії.

У 2019 році найбільший обсяг експорту спостерігається з країнами Азії – 347,920 т. Далі йдуть країни Африки та СНД.

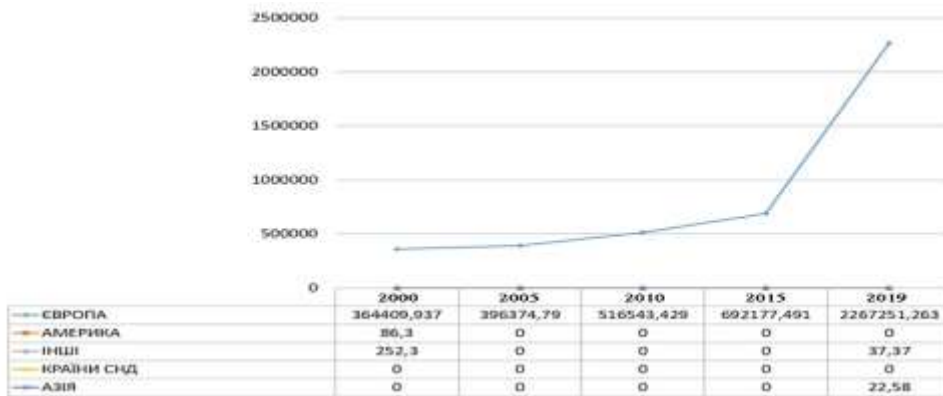


Рис. 2.26. Графічні залежності експорту ковбаси й аналогічних виробів з м'яса за країнами світу (крім країн СНД та Азії) [Складено автором за допомогою даних [111]]

Аналізуючи графічні залежності, наведені на рис. 2.26, можна помітити, що загальний експорт з країнами СНД у період 2015–2019 рр. зменшився. Хоча спостерігається певний підйом експорту з Республікою Молдова на рівні 86,9% з 2016 до 2017 рік та з Азербайджаном на 93% з 2016 до 2018 р.



Рис. 2.27. Графічні залежності експорту ковбаси й аналогічних виробів із м'яса за країнами СНД (Складено автором за допомогою даних [111])

За гістограмою рис. 2.28 основним експортером у 2019 році виступає Грузія – 313,649 т. У цілому Україна торгує з 58 країнами світу на всіх континентах.

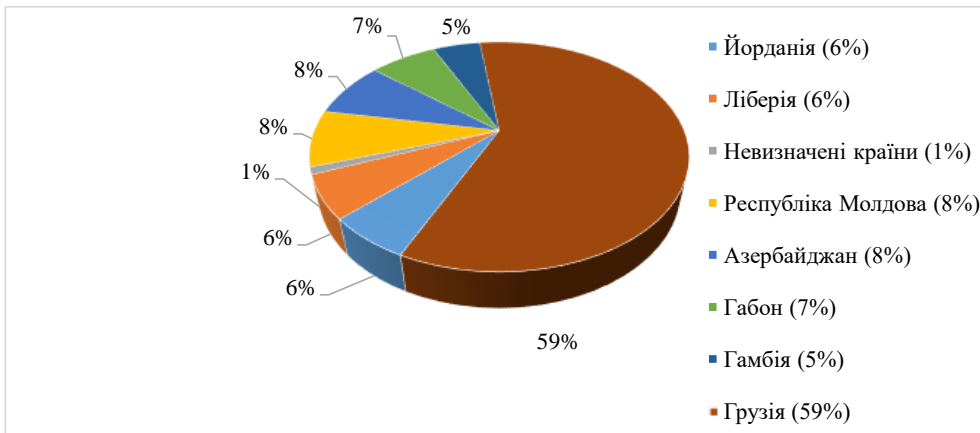


Рис. 2.28. Гістограма експорту ковбасних і аналогічних виробів з м'яса у 2019 році (Складено автором за допомогою даних [111])

Основними імпортерами ковбасних і аналогічних виробів з м'яса є країни Європи. Імпорт з кожним роком стрімко зростає, і вже у 2019 році склав 2267,311 т. За куплені товари країна заплатила 9045,28 тис. дол. (рис. 2.29).

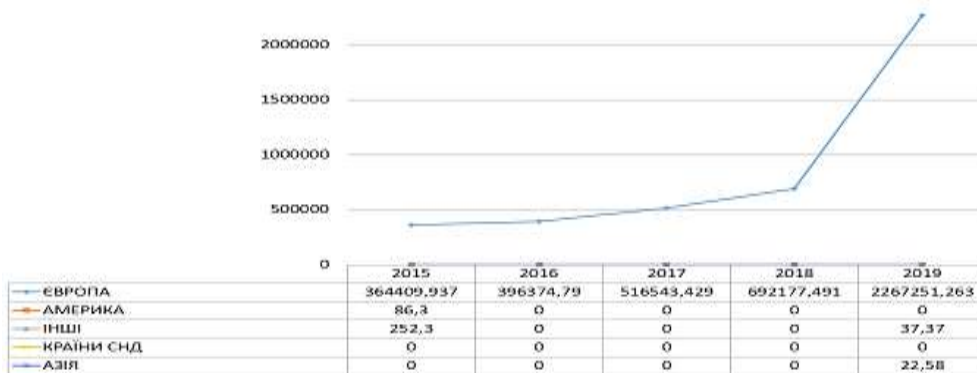


Рис. 2.29. Графічні залежності імпорту ковбаси й аналогічних виробів з м'яса за країнами світу (Складено автором за допомогою даних [111])

Ковбасні вироби ввозяться з 14 країн Європи. Основним імпортером виступає Польща, частка на ринку якої складає 65% (рис. 2.30). На другому місці Іспанія з 22%. Замикає трійку лідерів Італія з позначкою 7%. Далі йде Німеччина, Литва, Франція.

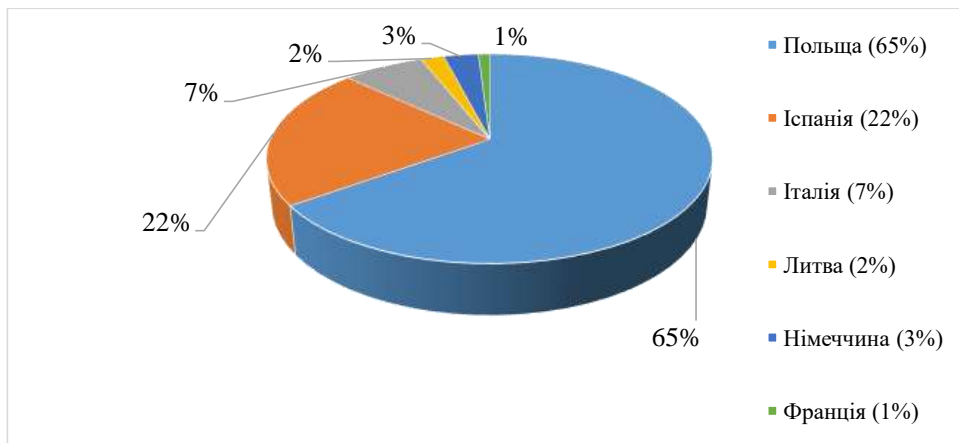


Рис. 2.30. Гістограма імпорту ковбаси й аналогічних виробів з м'яса у 2019 році (Складено автором за допомогою даних [111])

Специфікою м'ясопереробної промисловості є необхідність пропорційного розвитку окремих її елементів. Традиційна структура м'ясопереробної промисловості передбачає виокремлення первинних і вторинних галузей. Первинні галузі здійснюють переробку сільськогосподарської сировини рослинного і тваринного походження. Подальшу переробку для досягнення продукції кінцевої стадії готовності здійснюють галузі вторинного рівня переробки.

Однією з головних особливостей підприємства лідерів м'ясної промисловості є активна сфера обігу, широкий розвиток мережі фірмової торгівлі. Для забезпечення ефективності роботи, збільшення обсягів виробництва основних видів

продукції необхідно зміцнювати сировинну базу, розробляти грамотну маркетингову політику, удосконалювати технологію виробництва [133].

Для підприємства м'ясопереробної промисловості процес управління ускладнюється, тому що при проектуванні ланцюга постачання необхідно враховувати такі фактори, як обмежений термін продукції, особливості умов транспортування і зберігання, велика кількість контрагентів, варіанти доставки готової продукції кінцевому споживачеві.

Доставка товару здійснюється або власним транспортом, або транспортом, що належить стороннім організаціям. Особливу роль відіграє автоматизація диспетчеризації доставки, яка дозволяє оптимізувати маршрутні завдання, оперативно відстежувати виконання графіка, контролювати процес відвантаження і вести точний облік роботи автотранспортних засобів.

Сутність логістичної діяльності підприємства полягає в систематизації, забезпеченні взаємодії стадій і учасників процесу руху товарів, управлінні матеріальним потоком на основі супроводу його інформацією, щоб доставити необхідні товари в потрібне місце в потрібний час з мінімальними витратами. Логістичні системи визначають сукупність елементів, об'єднаних між собою в систему і підсистеми за ступенем організації руху товару.

Особливості й проблеми організації управління технологічними процесами, транспортування готової продукції на підприємствах м'ясопереробної промисловості розкриваються на прикладі м'ясопереробної фабрики «Алан».

Фабрика «Алан» є одним з найбільших підприємств в даному комплексі, має різноманітну номенклатуру продукції. Асортимент фабрики налічує більше 160 видів продукції. Варені, варено-копчені, непідкопчені, сирокочені ковбаси, м'ясні делікатеси, сосиски і сардельки високої якості відповідають найвищим споживацьким вимогам. Виробнича потужність 11 000 т/рік.

На сучасному підприємстві встановлено спеціалізоване обладнання відомих світових виробників – Matimex, Handtmann, Schaller, Ulma, Дукотехника та інші.

Основною конкурентною перевагою продукції МФ «Алан» є використання лише свіжого охолодженого м'яса. Фабрика має багато сертифікатів якості, які були підтверджені сертифікатом FSSC 22000 – схема сертифікації для систем безпеки продуктів харчування. Вона включає ISO 22000:2005, ISO/TS22002-1:2009 та додаткові вимоги FSSC 22000. На сьогодні МФ «Алан» має 23 фірмові магазини, які знаходяться переважно в Дніпропетровській області.

За останні роки підприємство МФ «Алан» використовує досвід закордонних конкурентів і приділяє багато уваги оформленню своєї продукції. Це робить продукцію підприємства МФ «Алан» більш конкурентоспроможною.

При виробництві продукції класу преміум особлива увага приділяється її якості – першочерговій рисі преміального бренду. Гарантувати сталість якості – основне завдання підприємства МФ «Алан».

2.3 Оцінка впливу внутрішніх і зовнішніх чинників на ефективність розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості

Методологічні основи оцінки ефективності логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості пов'язано з формуванням системи показників і визначенням їх критеріїв. Правильно сформульовані критерії показників мають характеризувати ефективність діяльності логістичної системи і бути однаковими для всіх ланок логістичного ланцюга. Логістичну діяльність підприємства необхідно оцінювати за допомогою синергитичної системи показників.

Особливістю оцінки розвитку логістичної діяльності є оцінки функціонування підприємства в цілому, також необхідно звернути увагу на вплив таких факторів, як економічні, соціальні, політичні й технологічні. За участю логістики здійснюється вся виробничо-господарська діяльність підприємства. Є

можливість розглядати будь-яке підприємство як логістичну систему, що є необхідною умовою для застосування принципів і методів логістики.

Застосування логістичних підходів у діяльності підприємств, формування оптимально функціональної логістичної системи дозволять мінімізувати витрати на всіх етапах логістичного ланцюга, значно знизити собівартість готової продукції. Це сприятиме подальшому зростанню тваринницької галузі й приверне додаткових споживачів. Аналіз показує, що підприємства тваринницького комплексу є складною системою, що складається із сукупності взаємопов'язаних елементів – логістичних ланок, між якими встановлені певні функціональні зв'язки й відносини.

Для доставки готової продукції використовує лише автомобільний транспорт. Компанія застосовує змішаний канал розподілу готової продукції, тобто забезпечують доведення своїх товарів до споживачів як без участі посередників, так і з їх допомогою.

На сьогодні на підприємстві вся діяльність логістики зосереджена в одному управлінні (підрозділі) і підпорядковується безпосередньо вищому керівництву організації через заступника директора. До переваг централізованого способу управління можна віднести можливість забезпечення високої ефективності робіт з логістики, а до недоліків – високі витрати на утримання апарату управління.

Формування маршрутів доставки відбувається на основі замовлень, що надходять на поставку, або аналізу попиту споживачів. У зв'язку з розмаїттям використовуваної тари для доставки товарів необхідно вирішити задачу раціонального завантаження рухомого складу. Багато замовників готової продукції вказують тимчасові рамки завезення продукції, що ускладнює проектування маршрутів доставки товару.

М'ясопереробна фабрика «Алан» використовує стратегію інсорсингу логістики. Вона передбачає самостійну реалізацію логістичних функцій підприємством. У даному випадку компанія розвиває власну транспортно-

логістичну інфраструктуру, містить під'їзні шляхи, автомобільний парк, склади, самостійно обробляє заявки клієнтів і обслуговує канали розподілу по всій території України. При використанні такої стратегії забезпечується максимальний рівень контролю збуту, з'являються можливості розширення ринків збуту і диверсифікації продажу. Разом із тим, з точки зору фінансових вкладень це найдорожча стратегія, тому більшість сучасних підприємств від неї поступово відмовляються. Схема реалізації стратегії інсорсингу зображена на рисунку 2.30. На підприємстві діє інтегрована логістична система, тобто існують функціональні сфери виробництва й розподілу, наявна єдина функція управління.

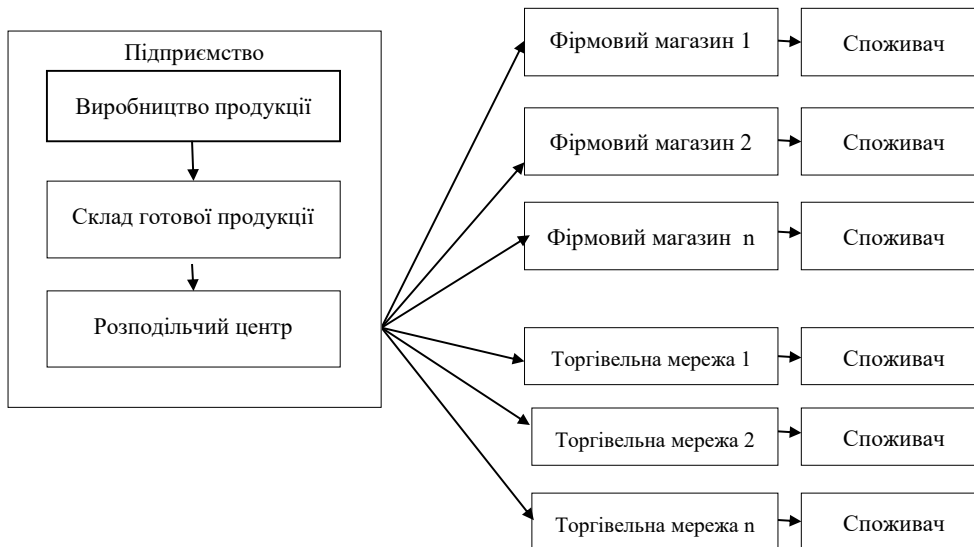


Рис. 2.30. Схема обслуговування споживачів (Розроблена автором)

Поставка продукції в торгівельні мережі здійснюється переважно дрібними партіями. Завдання доставки товарів на великі мережі обслуговування є доволі складним, особливо при наявності великої кількості додаткових обмежень [134].

Зручне географічне розташування підприємства дозволяє протягом 8 годин, доставити автомобільним транспортом майже в будь-яку точку зони міст-мільйонників.

Таким чином, мережа доставки вантажів майже покриває найбільш населену і найбільш економічно розвинену частину України. Це дозволить суттєво скоротити операційні витрати, а також час доставки вантажів одержувачам [135].

Важливим інструментом конкурентної боротьби в сучасних умовах стає правильно визначена стратегія розвитку логістичної діяльності підприємства. Правильно обрана стратегія дозволяє зберегати конкурентоздатність підприємства в довгостроковій перспективі [136].

Виникає необхідність проведення цілеспрямованої та науково обґрунтованої політики розподілу товарної продукції.

Успішна діяльність підприємств у ринкових умовах істотно залежить від досконалості системи управління. Одним із головним напрямом управління підприємством є налагодження зв'язків із постачальниками сировини та формування економічних каналів збуту продукції.

Особливу актуальність цей напрям діяльності має у м'ясопереробній галузі при налагодуванні зв'язків між сільськогосподарських виробників м'ясної продукції з переробними підприємствами.

Ключову роль у насиченні внутрішніх ринків м'ясних продуктів відіграють галузі м'ясного скотарства, свинарства і птахівництва. Крім того, виділені галузі варто розглядати як потенційне джерело зміцнення позицій України на зовнішніх ринках.

Проте глобальна криза вітчизняного тваринництва призвела до скорочення поголів'я тварин, зниження рівня ефективності виробництва і збитків. Суттєвих змін зазнала і м'ясопереробна промисловість.

Сутність м'ясопереробної галузі полягає у збалансованому та взаємопов'язаному функціонуванні різних галузей системи виробництва,

переробки й реалізації м'ясної продукції, що забезпечує потреби населення у м'ясі та продуктах його переробки.

На сучасному етапі діяльність м'ясопереробних підприємств ускладняється недостатністю якісної сировини, відсутністю збалансованої системи матеріально-технічного забезпечення, потенційним зростанням цін на енергоресурси, посиленням конкуренції з боку імпортової продукції, відсутністю стратегічного управління як одного з найефективніших і прогресивних засобів управління підприємством, що в підсумку скорочує обсяги виробництва продукції та збільшує її собівартість.

Розв'язання завдань підвищення ефективності м'ясопереробної промисловості вимагає, у першу чергу, негайної адаптації всіх учасників продовольчого комплексу до мінливих умов ринкового середовища. Це зумовлює необхідність вивчення проблем і перспектив розвитку м'ясопереробної галузі аграрного сектора [137].

У м'ясопродуктовому підкомплексі господарські зв'язки мають охоплювати м'ясопереробні підприємства, сільськогосподарські підприємства різних розмірів і організаційно-правових форм, які, у свою чергу, об'єднуються в кооперативи. Необхідна взаємодія з машинобудівельними підприємствами, що виробляють основні засоби для сільського господарства, й переробної сфери, а також з об'єктами інфраструктури.

Реалізація готової продукції переважно має здійснюватися через власну фірмову мережу торгівлі, однак для охоплення додаткових ринкових сегментів доцільно поглибити зв'язки з торговельними організаціями, зокрема супермаркетами. На особливу увагу заслуговує стратегія договірних відносин між виробниками м'яса і м'ясопереробними підприємствами.

Удосконалення економічного механізму відносин між ними має сприяти підвищенню їхньої конкурентоспроможності за рахунок того, що постачальники

отримують гарантії збуту продукції та фінансову підтримку, а переробні підприємства – стабільні поставки сировини необхідної кількості та якості [137].

Для ринку продукції м'ясопереробної галузі України характерним є високий рівень конкуренції. У роботі було проведено дослідження 7 найбільших підприємств в Україні – виробників м'ясної продукції: ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат», м'ясопереробна фабрика «Алан», ПП «Гармаш», ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань», ТОВ «Тульчинм'ясо», м'ясокомбінат «Ювілейний», м'ясна фабрика «Фаворит».

Проаналізуємо рівень конкурентоспроможності цих підприємств за методом, оснований на теорії ефективної конкуренції, на основі даних статистичної та фінансової звітності, й визначимо підприємство-лідер, яке візьмемо за базу порівняння.

За рис. 2.31 можемо вказати, що м'ясопереробна фабрика «Алан» входить до трійки лідерів. Це свідчить про високі показники якості продукції, високий потенціал до збільшення прихильності споживача й розширення ринку збуту.

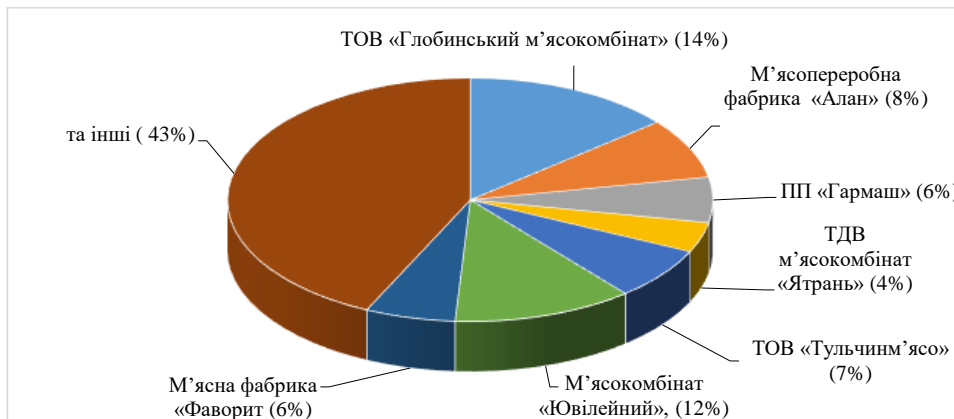


Рис. 2.31. Частка підприємства в галузі (Розроблена автором)

Дослідження конкурентоспроможності логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості в умовах економічної кризи, яка склалася в Україні, дає змогу розглядати її як комплексну характеристику потенціальних можливостей забезпечення конкурентних переваг у перспективі.

Джерелами конкурентних переваг є прогресивна організаційно-технологічна і соціально-економічна база підприємства, вміння аналізувати і своєчасно здійснювати заходи для укріплення конкурентних переваг [138].

Застосування концепцій, принципів і методів логістики має на меті підвищення ефективності виробничо-комерційної діяльності товарообмінних операцій, що здійснюються суб'єктами інтегрованого ринку.

Для удосконалення логістичної діяльності м'ясопереробних підприємств варто визначити проблемні сторони діяльності підприємств, а також окреслити особливості роботи галузі, провести комплексну оцінку впливу факторів на розвиток логістичної діяльності.

Використання логістичного аналізу м'ясопереробної промисловості передбачає аналіз його результативності ще на стадії прогнозування інноваційних логістичних заходів. Такий аналіз повинен бути комплексний, охоплювати всі сторони діяльності підприємства. Це можна досягнути за допомогою проведення SWOT- і STEP-аналізів.

SWOT-аналіз охоплює діяльність підприємства, тому вважаємо необхідним застосувати даний аналіз для оцінки виробничої діяльності суб'єктів товарообмінних операцій з позицій логістичної діяльності. Такий підхід підвищує об'єктивність, а значить і точність оцінки результативності всієї виробничої діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості.

Для розвитку логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості необхідно проаналізувати ринкове середовище. Одним із різновидів аналізу управління економікою для підприємств за останні роки став STEP-аналіз. Цей аналіз можна розглядати як варіант системного аналізу, оскільки чинники, які

відносяться до перерахованих чотирьох аспектів тісно взаємозв'язані й характеризують різні ієрархічні рівні суспільства як системи. Перш ніж говорити про STEP-аналіз та SWOT-аналіз, потрібно розібратися в ринковому середовищі, яке активно досліджується в цих аналізах. Ринкове середовище складається з двох частин – внутрішнього і зовнішнього середовища [139].

Внутрішнє середовище можна досліджувати за основними ключовими показниками діяльності підприємства.

До внутрішнього середовища належать сукупність суб'єктів і чинників, що безпосередньо впливають на можливості розвитку логістичної діяльності в обслуговуванні своїх споживачів. У логістиці внутрішнього середовища можна віднести різні служби транспортної системи, клієнтів транспорту, посередників-експедиторів, конкурентів, урядові органи й регіональні адміністрації, банки, засоби масової інформації та ін. [140, с. 44–45].

Під зовнішнім середовищем розуміють сукупність природних та суспільних чинників, що впливають на ефективність роботи підприємства. До них можна віднести: соціально-економічні, політичні, правові, природні й науково-технічні чинники. Всі вони впливають на організацію управління логістичної системи і враховуються при розробці й реалізації маркетингових заходів.

Зовнішнє середовище підприємств м'ясопереробної промисловості досліджується за допомогою моделі STEP-аналізу. Цей метод є описовим і полягає у послідовному описі чинників: політичних, соціальних, економічних й технологічних. Проведений автором STEP-аналіз продемонстрований у таблиці 2.9.

Для більш детального аналізу конкурентоспроможності логістичної системи м'ясопереробної промисловості необхідно провести SWOT-аналіз. Вибираємо основні чинники, які можна віднести до сильних і слабких сторін, а також до можливостей і погрозу зовнішнього середовища.

Таблиця 2.9

STEP-аналіз конкурентоспроможності логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості
(Розроблено автором)

Фактори	Невикористані можливості	Загрози	Зроблені дії	Необхідно зробити
Економічні фактори	<ul style="list-style-type: none"> – система моніторингу й аудиту логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості; – зростання виробництва на внутрішньому ринку, зменшення частки імпорту; – наявність різнопланового інвестиційного потенціалу; – зростання рівня попиту на продукцію; – завоювання частки ринку у конкурентів за рахунок довіри споживачів та високого рівня іміджу. 	<ul style="list-style-type: none"> – недостатня інвестиційна активність м'ясопереробної фабрики; – призупинення зростання ринку, зумовлене його насиченням; – наявність великої кількості конкурентів на ринку з товарами низької вартості; – уповільнення темпів розвитку підприємства через підвищення цін на сировину, зростання витрат; – зростання конкуренції з боку іноземних компаній; – швидкий розвиток слабких конкурентів. 	<ul style="list-style-type: none"> – підвищення питомої ваги посередницької діяльності; 	<ul style="list-style-type: none"> – підвищити рівень інформаційно-консультативної підтримки; – пошук додаткових позабюджетних коштів на розвиток м'ясопереробної промисловості; – підвищення інвестиційного клімату м'ясопереробної промисловості; – реконструкція старих державних складських приміщень.
Політичні фактори	<ul style="list-style-type: none"> – налагодження зв'язків між різними групами політичної влади 	<ul style="list-style-type: none"> – відсутність взаєморозуміння між різними групами політичної еліти щодо напрямків розвитку логістичного комплексу 	<ul style="list-style-type: none"> – ухвалення Концепції Державної програми реформування транспортної інфраструктури 	<ul style="list-style-type: none"> – удосконалити законодавчу базу країни; – державна підтримка сільськогосподарського сектора.
Соціальні фактори	<ul style="list-style-type: none"> – наявність на підприємстві кваліфікованих фахівців з логістичних послуг 	<ul style="list-style-type: none"> – висока конкуренція за кадровий потенціал 	<ul style="list-style-type: none"> – підвищення кваліфікації рівня кадрового потенціалу; – розвинута мережа торгівельних послуг 	<ul style="list-style-type: none"> – підвищення рівня інфраструктури; – використання досвіду розвинених країн.
Технологічні фактори	<ul style="list-style-type: none"> – високий рівень підприємницької активності на реконструкцію і випуск нових розробок; – розвиток інформаційних технологій для інтегрованого управління; – удосконалення технологій виробництва; – використання сучасних транспортних технологій. 	<ul style="list-style-type: none"> – незадовільний стан більшої частини площі складських приміщень. 	<ul style="list-style-type: none"> – розробка нових інформаційних, сервісних та інших ресурсів. 	<ul style="list-style-type: none"> – впровадити науково-технічні розробки; – підвищити рівень автоматизації та механізації складських робіт; – використовувати сучасні складські технології.

Аналізуючи внутрішнє і зовнішнє середовище логістичної системи, визначаємо, по-перше, достатні або недостатні резерви удосконалення логістичної системи, що виправдали б надії споживачів. По-друге, у процесі створення концептуальної стратегії слід чітко визначити можливості й загрози побудови логістичної системи. Для цього будується перехресна матриця експрес-аналізу (додаток К).

Як бачимо, з додатку К, стають очевидними фактори, які дозволяють у даний час і в майбутньому розвивати логістичну систему м'ясопереробної промисловості. До них можна віднести: наявність унікальних виробничих комплексів, наявність на ринку кваліфікованих фахівців з логістики, систему моніторингу й аудиту логістичної діяльності та інші.

У результаті такого аналізу отримуємо план заходів, який у майбутньому буде включати стратегічну програму розвитку логістичної системи м'ясопереробної промисловості.

Механізм розвитку логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості зображений на рисунку 2.32.

Стратегія повинна забезпечувати вирішення задачі ефективної реалізації унікального географічного потенціалу розташування підприємств м'ясопереробної промисловості у Дніпропетровському регіоні. Вона повинна стати основою й одночасно інструментом об'єднання зусиль держави і підприємницького співтовариства для вирішення перспективних економічних задач і досягнення соціально значущих результатів [142].

Метою стратегії є формування умов для стійкого розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості, зростання мобільності населення й оптимізації руху товару, національної безпеки, зниження сукупних транспортних підприємств м'ясопереробної промисловості, підвищення конкурентоспроможності підприємств і забезпечення провідних позицій [141].



Рис. 2.32. Механізм розробки стратегії логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості (Розроблена автором)

На основі проведеного аналізу можна зробити висновок що, стратегія спрямована на вирішення наступних задач:

- формування доступної і стійкої логістичної системи як інфраструктурного базису для забезпечення соціально-економічного зростання й умов для реалізації потреб громадян у перевезеннях;

- зниження сукупних транспортних витрат м'ясопереробної промисловості, у тому числі за рахунок підвищення ефективності функціонування логістичної системи підприємств;

- збільшення власної мережі фірмових магазинів [142]

Центральна система управління не втручається в обмін матеріальними потоками між виробничими ділянками підприємства і не

встановлює для них поточних виробничих завдань. Виробнича програма окремої технологічної ланки визначається розміром замовлення наступної ланки.

Центр управління ставить завдання лише перед кінцевою ланкою виробничого технологічного ланцюга, тобто інформаційний процес здійснюється в напрямку, протилежному руху матеріального потоку. При цьому скорочується різниця між часом надходження матеріалів на виробничу ділянку і часом їх використання, минаючи стадії проміжного зберігання.

Система організації виробництва передбачає:

– орієнтацію на зміну попиту, тобто втілення концепції гнучкого виробництва;

- використання універсального обладнання;
- використання висококваліфікованих універсальних робочих;
- децентралізоване оперативне управління виробництвом;
- початок планування зі стадії складування;
- мінімум запасів незавершеного виробництва;
- практична відсутність запасів готової продукції;
- підвищення загальної якості виробів.

При плануванні маршрутів доставки продукції враховується динамізм зовнішнього середовища, сформовані ринкові відносини в розподільних мережах, що визначають порядок обслуговування споживачів.

Факторами, що перешкоджають збалансованому розвитку підприємств, які не змінили обсягів виробництва або знизили частку збуту на ринку, є малі обсяги вкладень в операції з просування товарів або незадоволеність споживачів якісними характеристиками продукції (табл 2.10).

Співвідношення ринкової ніші м'ясопереробних підприємств і вкладень в маркетингову діяльність характеризується прямою залежністю від долі ринкової частки підприємства в галузі.

Таблиця 2.10

Аналіз частки витрат на маркетингову діяльність на підприємствах
(Розроблена автором)

Назва підприємств	2010	2015	2019
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»	1,13	1,13	1,15
М'ясопереробна фабрика «Алан»	0,92	0,88	0,87
ПП «Гармаш»	0,25	0,28	0,3
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»	0,37	0,44	0,48
ТОВ «Тульчинм'ясо»	0,80	0,70	0,75
М'ясокомбінат «Ювілейний»	0,92	0,87	1,0
М'ясна фабрика «Фаворит»	0,28	0,44	0,38

Так, підприємства ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат», м'ясопереробна фабрика «Алан» та м'ясокомбінат «Ювілейний», спрямовуючи грошові потоки в розвиток технологічного процесу, одночасно здійснюють дослідження купівельної спроможності споживачів, нових видів продукції та ін.

Інша ситуація спостерігається, якщо розглядати співвідношення очікувань споживачів продукції м'ясопереробних підприємств і фактичну задоволеність товаром.

Так, підприємства, які здійснюють фінансові вкладення в маркетингову діяльність, не приділяють уваги такими характеристикам, як задоволеність покупців, співвідношенням якості й ціни.

Будь-яке збільшення фінансових вкладень у процес просування продукції на ринку підвищує постійні витрати підприємства, а отже й ціну, при цьому на якісні характеристики продукції це ніяк не впливає.

Така тенденція знижує результативні показники діяльності всього підприємства.

Підприємства, які витрачають великий обсяг коштів на просування товару на ринку, часто не приділяють увагу якості продукції, тим самим розчаровуючи споживачів реалізованої продукції (табл.2.12)

Таблиця 2.12

Задоволеність покупців якісними показниками продукції, %
(Розроблена автором)

Назва підприємств	Показники											
	Відповідність продукту очікуванням			Зовнішній вигляд			Смакові характеристики			Аромат продукту		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017	2019	2018	2017	2019	2018	2017
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»	+	+	+	77	68	89	87	92	90	88	87	84
М'ясопереробна фабрика «Алан»	+	+	+	85	88	79	91	87	89	81	76	71
ПП «Гармаш»	+	-	+	72	84	89	68	69	68	74	68	64
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»	+	-	+	82	70	83	82	79	78	74	81	80
ТОВ «Тульчинм'ясо»	+	+	+	74	69	72	74	72	73	74	72	72
М'ясокомбінат «Ювілейний»	+	+	-	74	77	69	78	91	88	88	89	86
М'ясна фабрика «Фаворит»	-	+	-	68	62	64	75	79	74	78	74	69

Особливо показовими у цьому плані є такі підприємства, як м'ясна фабрика «Фаворит», ПП «Гармаш». Продукція цих виробників не повністю задовольняє покупців якісними характеристиками, при цьому пропозиція цієї продукції не обмежена обсягами виробництва (рис. 2.33).

Аналіз задоволеності споживачів якісними характеристиками м'ясопереробною продукцією досліджено за допомогою «багатокутника» залежно від виробника.

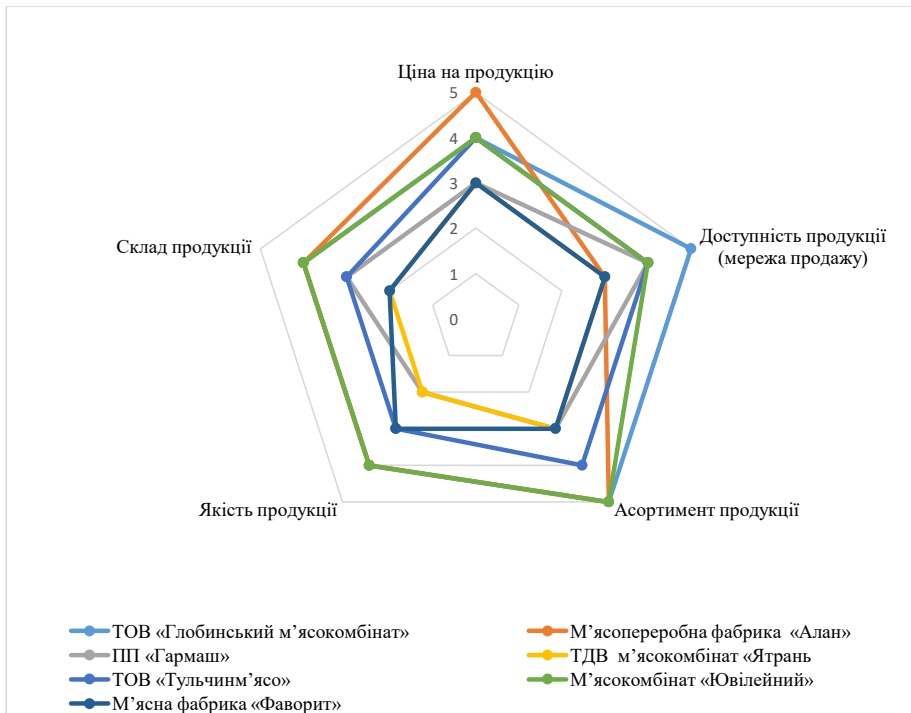


Рис. 2.33. Діаграма розподілу балів за рівнем задоволеності споживачів якісними характеристиками товарів залежно від виробника (Розроблена автором)

За кожною віссю відкладено рівень значень кожного використовуваного фактора. Чим більше площа, тим вище конкурентоздатність.

У багатокутнику використовується певний масштаб вимірювань (у вигляді бальних оцінок від 0 до 5).

Зображення на одному графіку багатокутника рівня задоволеності споживачів для різних підприємств робить можливим проведення аналізу за різними факторами.

Результатом такого дослідження є виявлені слабких і сильних сторін підприємства.

Аналіз дає підстави стверджувати:

– сильною стороною ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат» є розвинена мережа продажу, великий асортимент продукції, склад продукції відповідає стандарту якості;

– м'ясопереробна фабрика «Алан» поступається в рамках цільового сегмента ринку підприємству ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат», причому слабкою стороною виступає вартість готової продукції.

Порівняно з ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат» склад, якість і асортимент знаходиться на одному рівні. Ще однією слабкою стороною м'ясопереробної фабрики «Алан» є невелика кількість фірмових магазинів.

В основному продаж готової продукції відбувається через торговельні мережі великих супермаркетів;

– трійку лідерів замикає м'ясокомбінат «Ювілейний». Підприємство має велику мережу розподілу готової продукції. Споживачі задоволені якістю, ціною і складом готової продукції;

– підприємства, такі як ПП «Гармаш», ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань», ТОВ «Тулчинм'ясо» і м'ясна фабрика «Фаворит» займають середні позиції на ринку. Вони мають невеликий асортимент продукції, середню цінову категорію.

Висновки до розділу 2

1. Зробивши порівняльний аналіз транспортної системи України, можна зробити наступний висновок: транспортна інфраструктура залишається на досить низькому рівні, не відповідає вимогам стандартів розвинутих країн.

Більшість проблем виникають від неповномірного розвитку транспортних і логістичних послуг. Різке зростання ринку торгівлі потребує розвитку послуг транспортної логістики.

2. У дослідженні за допомогою методу угруповань k – середніх визначено найбільш розвинені регіони України. За останні роки такими можна вважати Дніпропетровський, Київський, Одеський регіони, що підтверджується і швидким розвитком товарних потоків між ними.

Для всебічної оцінки стану логістичної системи підприємств автором запропоновано комплексний методичний підхід до оцінки логістичного потенціалу.

В результаті проведеного аналізу логістичного потенціалу окреслено заходи, реалізація яких сприятиме не тільки розвитку регіону, а й підприємств, покращенню торговельного обслуговування (збільшення асортименту товарів, зменшення цін за рахунок зменшення витрат з управління матеріалопотоком), розвитку сфери послуг, зростанню зайнятості населення, збільшенню податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів, а отже, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності підприємств різних галузей.

3. Виявлено, що головною проблемою для виробників є відсутність якісної української сировини, підприємства змушені купувати сировинуті матеріали за кордоном. Різкими темпами збільшився імпорт 2019 року м'яса птиці. Порівняно з 2018 р. він збільшився на 14%, а порівняно з 2017 роком на 19%. Що стосується інших видів м'яса, то імпорт великої рогатої худоби знизився лише на 4,4%, а імпорт свинини – виріс на 28,3%.

4. Дослідження конкурентоспроможності логістичних систем м'ясопереробної промисловості показав, що процес управління ускладнюється, тому що при проектуванні ланцюга поставок необхідно враховувати такі фактори, як обмежений термін продукції, особливості умов транспортування і зберігання, велика кількість контрагентів, варіанти доставки готової продукції кінцевому споживачеві. Доставка товару

здійснюється або власним транспортом, або транспортом, що належить стороннім організаціям.

Проведений STEP-аналіз виявив вплив зовнішніх факторів на розвиток підприємств м'ясопереробної промисловості. За допомогою SWOT-аналізу доведено: по-перше, недостатність резервів удосконалення логістичної системи, що виправдали б очікування споживачів. По-друге, у процесі створення концептуальної стратегії слід визначити загрози логістичної діяльності підприємства м'ясної промисловості.

5. Виявлено, що одним із факторів, що перешкоджають збалансованому розвитку м'ясопереробної промисловості, є малі вкладення в операції з просування товарів або незадоволення споживачів якісними характеристиками продукції.

Доведено, що підприємства м'ясопереробної промисловості не задовольняють потребам споживачів у якісних характеристиках готової продукції, у доступності окремих позицій товару, також деякі підприємства не мають власної розвиненої мережі продажу продукції.

В розділі 2 використано матеріали з відповідними посиланнями на такі наукові джерела із списку літератури: [104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140,141,142].

РОЗДІЛ 3
НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ М'ЯСОПЕРЕРОБНОЇ
ПРОМИСЛОВОСТІ

3.1 Концептуальні засади вдосконалення розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості

Тенденції розвитку м'ясопереробної промисловості формуються під впливом зовнішніх і внутрішніх факторів та взаємозалежності між ними. Торговельні відносини визначають основу розвитку промисловості, що створює умови для підвищення конкурентоспроможності підприємства, пошуку нових ринків збуту і можливості залучення інвестицій.

Розвиток м'ясної промисловості суттєво залежить від обсягу сировини, що визначається поголів'ям тварин і птиці.

Прогнозні показники поголів'я великої рогатої худоби в Україні розраховані за допомогою експоненційного, лінійного, поліноміального, логарифмічного та степеневого трендів. Тенденцію змін поголів'я великої рогатої худоби в Україні описує поліноміальна функція $y=39,095x^2-477,77x+4863,8$, оскільки саме для неї значення коефіцієнта детермінації є найбільшим ($R^2=0,9206$). За розрахунками поголів'я великої рогатої худоби в Україні почне збільшуватися, починаючи з 2023 року (рис. 3.1).

Починаючи з 2000 року, розподіл поголів'я великої рогатої худоби в Україні зазнав великих змін. Внаслідок зменшення кількості поголів'я в сільськогосподарських підприємствах зросла питома вага господарств населення.

Основними постачальними м'ясної продукції є господарське населення, яке має невелику кількість переваг у формуванні пропозиції на товарному ринку.

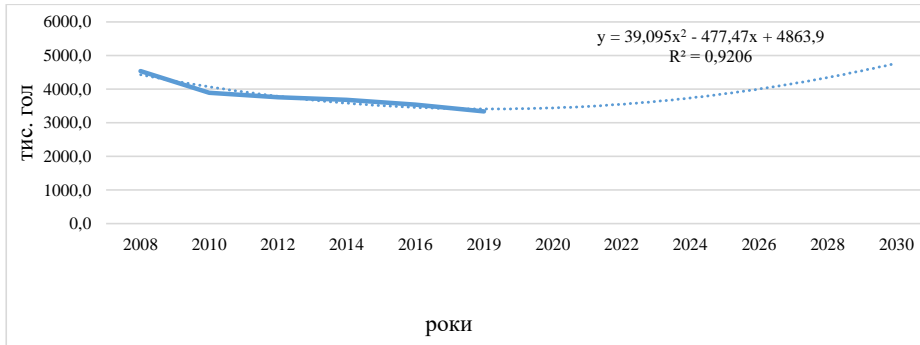


Рис. 3.1. Прогноз поголів'я великої рогатої худоби в Україні, тис. гол. [Розраховано автором за допомогою даних Державної служби статистики України [106]

Прогнозні показники поголів'я свиней розраховані за допомогою експоненціального, лінійного, поліноміального, логарифмічного та степеневого трендів (додаток Л). Динаміку поголів'я свиней в Україні відображає квадратичне рівняння $y=22,938x^2-549,61x+8435,1$, $R^2=0,9836$ (рис. 3.2)

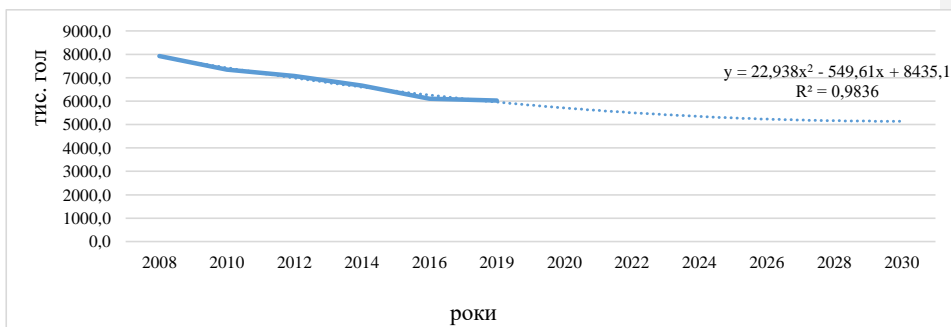


Рис. 3.2. Прогноз поголів'я свиней в Україні за допомогою поліноміальної функції, тис. гол. [Розраховано автором за допомогою даних Державної служби статистики України [106]

При збереженні існуючої тенденції з 2022 року очікується, що поголів'я свиней сільськогосподарських підприємств зростатиме (додаток Л). Якщо в

1996 році поголів'я свиней у сільськогосподарських підприємствах перевищувало показник приватного сектора майже на 20% в Україні, на сьогодні все залежить від підтримки держави та регулювання галузі.

Прогнозні показники поголів'я вівців і кіз в Україні розраховані за допомогою експоненційного, лінійного, поліноміального, логарифмічного та степеневого трендів (додаток Л).

Тенденція змін поголів'я великої рогатої худоби в Україні описує поліноміальна функція $y=31,754x^2-294,53x+1936,6$, оскільки саме для неї значення коефіцієнта детермінації є найбільшим ($R^2=0,8568$). За розрахунками поголів'я вівців і кіз в Україні почне збільшуватися, починаючи з 2024 року (рис. 3.3).

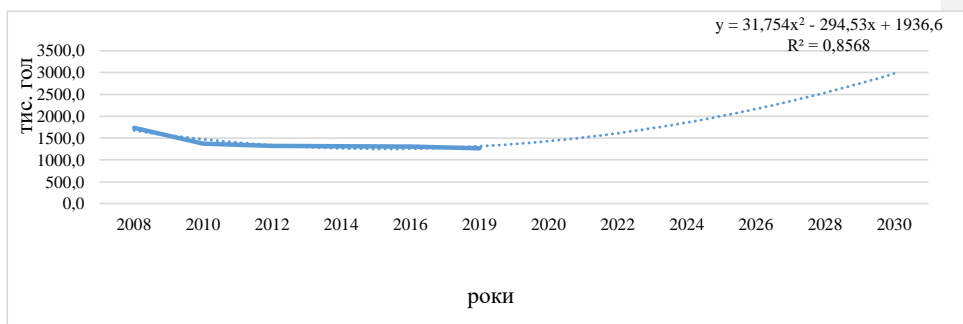


Рис. 3.3. Прогноз поголів'я вівців і кіз в Україні, тис. гол. [Розраховано автором за допомогою даних Державної служби статистики України [106]]

Виробництво птиці завжди було одним з найефективніших у системі агропромислового комплексу України. Високий рівень механізації та автоматизації виробничих процесів дає можливість вирощувати м'ясних курчат при невисоких витратах.

На основі проведених розрахунків (додаток Л) поліноміального тренду $y=3,0196x^2-24,589x+251,23$, $R^2=0,994$ спрогнозовано збільшення поголів'я птиці з 2022 р. (рис. 3.4)

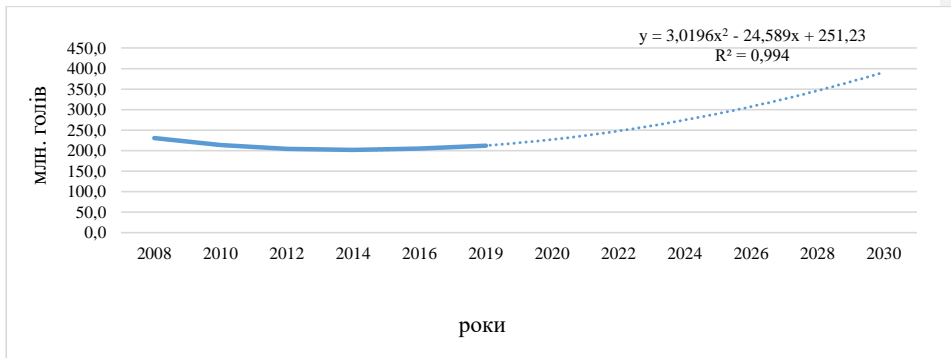


Рис. 3.4. Прогноз поголів'я птиці в Україні млн гол. [Розраховано автором за допомогою даних Державної служби статистики України [106]]

Останніми роками проблема стабільного забезпечення населення високоякісними м'ясними продуктами харчування за доступними цінами залишається однією з головних задач в аграрному середовищі й усе ще потребує вирішення. Нові реформи, що відбуваються в сільському секторі, негативно позначаються на м'ясопереробній промисловості.

Вихід галузі із кризового стану можливий за умови формування конкурентоспроможного ціноутворення на продукцію, застосування сучасних технологій, а також підтримка держави сільськогосподарських підприємств.

Розвиток логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості потребує виявлення загроз їх розвитку.

Несвоєчасне постачання сировини й матеріалів, нерозвинена інфраструктура, неналагоджена система транспортування, неповне завантаження потужностей, недотримання норм зберігання сировини й готової продукції, неефективна система збуту продукції – усе це створює загрозу до втрати ринкових позицій [126].

Однією з передумов подальшого розвитку підприємств м'ясопереробної промисловості є удосконалення їхньої логістичної діяльності.

Узагальнення теоретичних і методичних основ та практичних механізмів формування і здійснення логістичної діяльності зазначених підприємств довело необхідність її подальшого розвитку за наведеними на рис. 3.5 складовими.



Рис. 3.5. Концептуальна схема удосконалення розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості.

Для розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості необхідно створити єдиний механізм функціонування безперебійного, надійного центру за допомогою якого з одного боку, мінімізуються загрози постачання неякісної готової продукції кінцевому

споживачу, а іншої – підвищить конкурентоспроможності підприємства-виробника м'ясної промисловості. Це можна досягти за допомогою створення розвинутої транспортно-логістичної системи або транспортно-логістичного центру. Якщо підприємство-виробник не має фінансових можливостей для реалізації цих заходів, то необхідно створити на підприємстві підрозділ із логістичної діяльності або за допомогою суміщення функцій з логістичної діяльності. Це призведе до функціонального забезпечення удосконалення узгодженості таких функцій, як управління, планування, організації, обліку, аналізу, контролю, коригування логістичній діяльності та в цілому по підприємству. За допомогою даних заходів можна досягти:

- стабілізацію внутрішнього стану підприємств м'ясопереробної промисловості (побудова матриці зниження загроз за результатами оцінювання загроз логістичній діяльності);

- удосконалення механізму відбору оптимальних постачальників сировини та матеріалів. Для реалізації цього механізму необхідно розробити чіткий, покроковий алгоритм, оцінити критерії та їх параметри, показники вибору за рівнем конкурентоспроможності;

- оптимізацію логістики збуту. Для цього спроектувати маршрути і проаналізувати товарний асортименту. В залежності від зон обслуговування.

Після проведення запланованих заходів необхідно провести порівняльний аналіз ефективності логістичної діяльності та загальної ефективності підприємства м'ясопереробної промисловості (чистий прибуток); методи (експертний, розрахунковий, моделювання); відокремлене (за складовими) та інтегроване оцінювання).

Таким чином, організація управління станом логістичної діяльності в м'ясопереробних підприємствах повинна супроводжуватися формуванням відповідної організаційної структури або схеми управління із визначенням

відповідальних суб'єктів за виконання цих завдань, що, залежно від рівня ефективності й розміру суб'єкта господарювання.

Аналіз загроз логістичної діяльності підприємства є необхідною умовою для визначення напрямків підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Логістична діяльність підприємства є фундаментом для розробки ефективної політики управління підприємством.

Загроза логістичної діяльності – це можливість настання такої події після прийнятого рішення, у результаті якого підприємство повністю або частково втрачає свої матеріальні ресурси, товар, продукцію, зазнає додаткових логістичних витрат [143].

Необхідно провести системний комплексний підхід, що дозволяє повною мірою провести оцінки ризиків. Методи експертних оцінок – це методи організації роботи з фахівцями-експертами й обробки думок експертів [144, с. 118].

На сьогодні існує безліч методів експертних оцінок: інтерв'ю, анкетування, метод «Делфі», метод «комісії», метод «мозкового штурму» та багато іншого. Таким чином, методи експертних оцінок можна поділити на дві групи: на індивідуальні та колективні.

Кожна з груп має свої переваги та недоліки. До переваг індивідуальних відноситься: простота організації дослідження; зрозумілість; використання набутих знань; практичного досвіду кожного експерта. При цьому до недоліків – залежність одержаних даних від суб'єктивізму, професіоналізму і відповідальності експертів; не кожний експерт зможе взяти відповідальність, аби самостійно оцінити складні явища.

Колективні методи, на відміну від індивідуальних характеризуються надійністю експертизи та група експертів бере на себе відповідальність за прийняття ризикованих рішень, а не окремий спеціаліст. Для організації проведення колективних методів складнюється процес підготовки так, як деякі

експерти можуть мати певний вплив на решту членів групи та авторитетність (рис. 3.6).

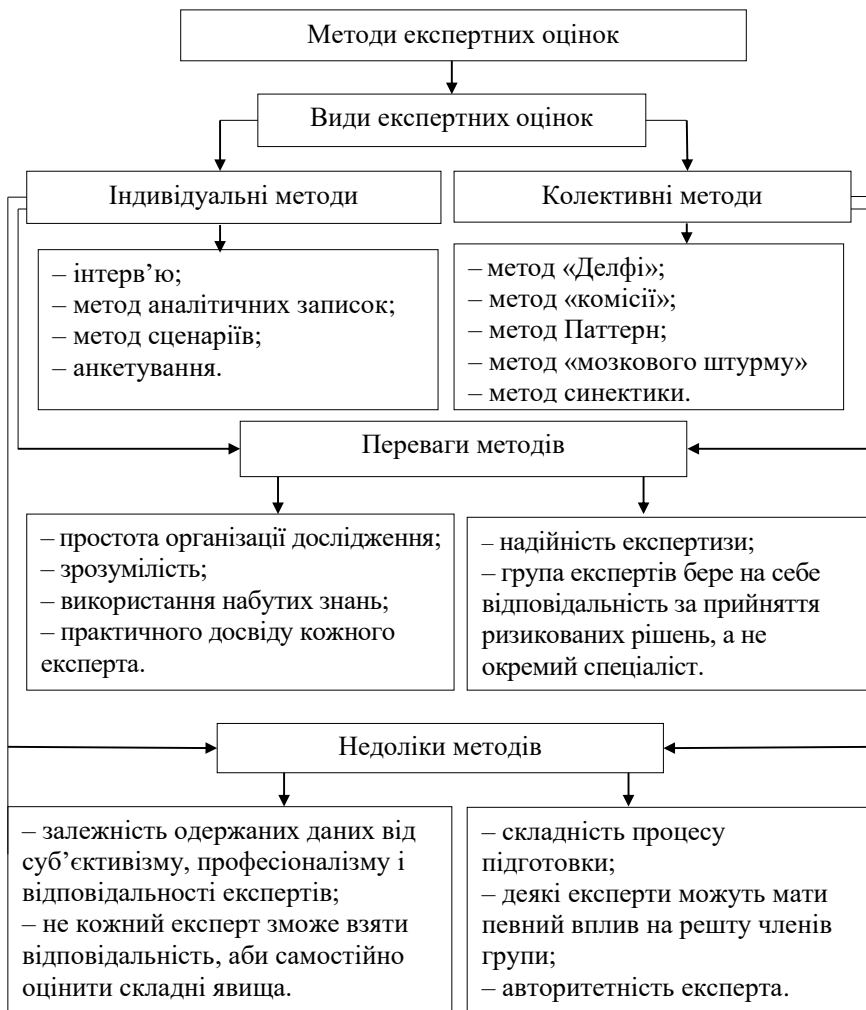


Рис 3.6. Групи методів експертних оцінок (Розроблена автором)

Експертний підхід дає змогу вирішувати завдання, що не піддаються звичайним рішенням аналітичним способом, зокрема вибір кращого варіанта рішення серед наявних; прогнозування розвитку процесу; пошук можливого вирішення складних завдань [145].

Методологія експертного методу зображена на рисунку 3.7.



Рис. 3.7. Методологія експертного методу (Розроблена автором)

За допомогою експертного методу проведемо аналіз загроз логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості. Цей метод визначає ступінь ризику шляхом експертних оцінок, має більш суб'єктивний характер порівняно з іншими методами.

Ця суб'єктивність є наслідком того, що група експертів, що займається аналізом ризику, висловлює власні суб'єктивні судження як про минулу ситуацію, так і про перспективи її розвитку [146].

До групи експертів були залучені спеціалісти в галузі логістичної системи. Вони вирізняються високим рівнем компетентності, професіоналізмом та мають великий практичний досвід.

Як позитивну тенденцію в даному дослідженні слід означити те, що значних розбіжностей думок експертів не спостерігається, про це свідчить невелике відхилення значень коефіцієнтів конкордації (0,861–0,897).

Кожний вид загроз оцінюється експертом від 1 до 3, де:

3 – високий рівень загрози логістичній діяльності промислового підприємства;

2 – середній рівень загрози логістичній діяльності промислового підприємства;

1 – низький рівень загрози логістичній діяльності промислового підприємства.

Узагальнена оцінка за всіма групами загроз R для кожного підприємства окремо розраховується наступним чином (3.1):

$$R = \sum_{i=1}^n \sum A_i \cdot r_i, \quad (3.1)$$

де r_i – значення кожного показника в балах від 1 до 3;

A_i – ваговий коефіцієнт відповідного показника.

Чим вище значення R , тим вище рівень загроз і відповідно нижче рівень загрози логістичній діяльності промислового підприємства.

Для всебічного аналізу логістичної діяльності підприємства м'ясопереробної промисловості важливою є оцінка загроз за наступними групами і показниками, які їх характеризують:

Постачання сировини:

- зрив забезпечення плану виробництва матеріальними ресурсами;
- зрив програми комплектації виробництва;
- нестабільність вхідних цін на сировину;
- несвоєчасність поставки матеріальних ресурсів;
- нестабільність цінової політики постачальника сировини.

2. Транспортування:

- зрив поставок, недоотримання продукції, порушення термінів;
- збільшення транспортних витрат, зрив фінансових зобов'язань;
- збиток у результаті погодних умов, включаючи стихійні лиха;
- ризики, пов'язані з експлуатацією технічних засобів логістичної системи;
- втрата вантажу в результаті розкрадання, зникнення безвісти, викрадення транспортного засобу;
- завдання шкоди довкіллю при транспортуванні вантажу.

3. Зберігання

- перевищення обсягу зберігання і порушення виробничого ритму;
- втрата (розкрадання) майна в складському господарстві;
- ризик пошкодження або знищення в результаті форс-мажорних обставин;

4. Виробництво

- зрив плану виробництва через незабезпеченість потужностей;
- зрив виробничої програми через поламки обладнання;
- зрив виробничої програми через незабезпеченість сировиною;
- ризик виробництва неякісної продукції;
- зрив виробництва через технологічну незабезпеченість;
- неякісні технологічні процеси;
- сезонні коливання.

5. Збут

- падіння купівельної спроможності на ринках;
- зрив продажу через зміни сегмента ринку;
- падіння збуту через неконкурентоспроможність продукції;
- збиток, пов'язаний із несвоєчасною доставкою споживачеві;
- загроза неякісного документального оформлення;
- неякісний логістичний сервіс
- забезпечення повного збереження вантажу під час його навантаження і доставки;
- зростання конкуренції з боку іноземних компаній;
- заморожування запасів продукції понад нормативів.

Кожній групі загроз присвоєно наступні вагові коефіцієнти, які в сумі дорівнюють 1:

1. Загрози, пов'язані з постачанням сировини – 0,2;
2. Загрози, пов'язані з транспортуванням готової продукції – 0,3;
3. Загрози, пов'язані зі зберіганням готової продукції – 0,15;
4. Загрози, пов'язані із виробництвом – 0,15;
5. Загрози, пов'язані зі збутом – 0,2.

Було проаналізовано рівень загроз для семи промислових підприємств м'ясопереробної промисловості, а саме: ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат», м'ясопереробна фабрика «Алан», ПП «Гармаш», ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань», ТОВ «Тулчинм'ясо», м'ясокомбінат «Ювілейний», м'ясна фабрика «Фаворит»
Середньозважений рівень загроз показаний у табл. 3.1

Таблиця 3.1

Оцінка рівня загроз підприємств м'ясопереробної промисловості

(Розроблено автором)

Назва підприємства	Середньозважений рівень загроз
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»	11,25
М'ясопереробна фабрика «Алан»	12,2
ПП «Гармаш»	12,95

Продовження табл 3.1

ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»	13,85
ТОВ «Тульчинм'ясо»	13,7
М'ясокомбінат «Ювілейний»	14,75
М'ясна фабрика «Фаворит»	13

Результати розрахунків наведено в Додатку Н

Найбільш високий рівень ризику мають м'ясокомбінат «Ювілейний», ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань», ТОВ «Тульчинм'ясо» і м'ясна фабрика «Фаворит». Розглянемо більш детально основні логістичні операції, за якими проводився експертний аналіз (рис. 3.8).

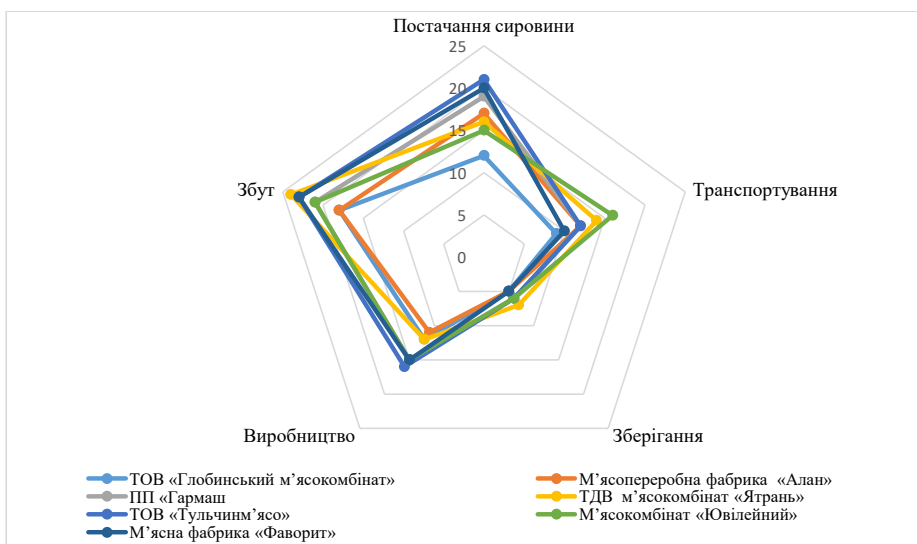


Рис. 3.8. Оцінка рівня загрози логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості (Розроблено автором)

Елементи логістичної системи, які розташовуються близько до нуля мають невеликий рівень загрози. Ці ризики, які не є предметом глибокого аналізу та управління, оскільки вони зазнають незначних збитків. За даними

ризиками доцільно виявити причини їх появи і розробити заходи для їх контролю.

У середньому діапазоні знаходиться «середній» рівень загроз. Ці загрози не є настільки критичними, як ризики, які знаходять на краю п'ятикутника, але вимагають підвищеної уваги. Оцінки загроз з цих областей можуть переміститися на край п'ятикутника. За загрозами, що потрапляють у ці області, необхідно проаналізувати причини виникнення, їх імовірність і вплив, розробити перелік чітких заходів для зниження цих загроз.

Близько від самого краю п'ятикутника знаходиться «критичний» рівень, або область високих загроз. Наслідки реалізації можуть бути катастрофічними для підприємства. Ці ризики необхідно прогнозувати до їх появи. За всіма загрозами, які потрапили в область «критичних» загроз, необхідно розробити стратегію дій з моніторингу їх рівня, зниження ймовірності їх появи, як швидше усунути можливості появи наслідків.

Найбільш високий рівень, пов'язаний із постачанням сировини, на думку експертів, мають: м'ясопереробна фабрика «Алан» та м'ясокомбінат «Ювілейний» на рівні 13 балів, з максимально можливих 15. Середній рівень загроз мають ПП «Гармаш», ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань» на рівні 10 балів.

Наступною характеристикою логістичної діяльності промислового підприємства є загрози, пов'язані із транспортуванням продукції. Найбільший рівень загроз мають м'ясокомбінат «Ювілейний» – на рівні 16 балів і ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань» на рівні 14 балів з 18 максимально можливих. Найнижчий рівень загроз мають ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат» – на рівні 9 балів і М'ясна фабрика «Фаворит» – на рівні 10 балів.

Оцінка загроз, пов'язаних зі зберіганням готової продукції, дала наступні результати. Найбільший рівень загроз має ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань» – на рівні 7 балів з 9 можливих. ПП «Гармаш», ТОВ «Тулчинм'ясо», М'ясокомбінат «Ювілейний» мають рівень загроз на рівні 6 балів. ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат», М'ясопереробна фабрика «Алан» і М'ясна фабрика «Фаворит» мають загрози на рівні 5 балів.

Наступною характеристикою логістичної діяльності є виробництво з максимально можливим рівнем загроз 21 балів. На думку експертів, максимальний рівень загроз мають ТОВ «Тульчинм'ясо» – на рівні 16 балів і ПП «Гармаш», М'ясокомбінат «Ювілейний» і М'ясна фабрика «Фаворит» – на рівні 15 балів, пов'язані з використанням неякісних технологічних процесів і сезонними коливаннями попиту на продукцію.

Група загроз, пов'язаних зі збутом продукції була оцінена експертами наступним чином. З максимально можливих 27 балів, максимальний рівень загроз на рівні 24 балів має ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань», ТОВ «Тульчинм'ясо» і М'ясна фабрика «Фаворит» на рівні 23 балів. Ці загрози пов'язані з можливістю зривів продажів через зміни сегмента ринку, забезпеченням повного збереження вантажу під час його навантаження і доставки й падінням збуту через не конкурентоспроможність продукції.

Розрахунок загальної оцінки рівня загроз логістичної діяльності підприємства за допомогою адитивної функції дозволив виявити наступні результати:

– найвищий рівень загроз мають М'ясокомбінат «Ювілейний» – 14,75, ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань» – 13,85, ТОВ «Тульчинм'ясо» – 13,7 і м'ясна фабрика «Фаворит» – 12;

– середній рівень загроз мають ПП «Гармаш» – 12,95, м'ясопереробна фабрика «Алан» – 12,2 і ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат» – 11,25.

Необхідним для м'ясопереробних підприємств є обґрунтування та впровадження в практику управління новітніх підходів до оптимізації функціонування економічного механізму [146]. До цих заходів можна віднести управління загрозами.

На сьогодні існує декілька заходів управління загрозами [147].

До них можна віднести:

1) стратегія ігнорування ризику: така стратегія поведінки логістичної діяльності допустима, якщо наслідки від ризиків будуть мінімальними для

діяльності підприємства, тобто немає сенсу використовувати фінансові ресурси на інші стратегії;

2) стратегія самострахування – формування спеціального фонду для попередження й відшкодування збитків після настання ризикової події;

3) стратегія страхування ризиків – передача ризиків до страхових компаній, тобто виділення додаткових коштів і формування спеціальних резервів для страхування ризиків.

4) стратегія хеджування – залучення додаткових операцій до основних таким чином, щоб мінімізувати сукупний ризик до нуля;

5) стратегія диверсифікації – розподіл капіталу між різними групами активів з метою мінімізації ризиків.

Отже, можна запропонувати таку матрицю заходів зниження рівня ризику логістичної діяльності підприємства м'ясопереробної промисловості, яка наведена у додатку М.

Після аналізу загрози логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості, надано практичні рекомендації заходів мінімізації загроз, реалізація яких дозволить підвищити конкурентоспроможність логістичної системи підприємства.

3.2 Моделювання вибору оптимальних постачальників сировини й матеріалів для підприємств м'ясопереробної промисловості

В умовах ринкової економіки кожному сучасному підприємству необхідно задовольняти потреби у сировині й матеріалах з максимальною економічною вигодою. Досягнення цієї мети залежить від надійності постачальника, якості та свіжості сировини, рівня цін, швидкості обслуговування тощо. Пошук на ринку нових постачальників і ділових зв'язків – основна умова підвищення ефективності функціонування логістичної діяльності. Це призводить до зменшення часового ресурсу при виконанні

замовлення, на скорочення рівня витрат та можливість одержання знижок з боку постачальника.

Процес закупівель організує входження матеріального потоку в логістичну концепцію розвитку підприємства. Логістика на цьому етапі називається логістикою закупок, однак у науковій літературі є інше тлумачення цього поняття, таке як логістика постачання, або заготівельна логістика. Логістика закупок – це управління матеріальними потоками в процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами [148].

Стан запасів сировини й матеріалів впливає не тільки на ритмічність роботи підприємств, але й на більшість їх економічних показників. Відсутність запасів одних матеріалів змушує підприємства, щоб уникнути зупинки виробничого процесу, вдаватися до заміни матеріалів інших сортів і розмірів, наявних у даний момент. У більшості випадків це призводить до збільшення витрат виробництва [149].

Для забезпечення ритмічності виробництва необхідно мати економічно обґрунтовані запаси матеріальних ресурсів, бо їх надлишок уповільнює оборотності обігових засобів, а нестача здатна порушити безперервність виробничого процесу, викликати простої в роботі обладнання, збільшити собівартість продукції тощо. Підготовчий запас визначається часом, що необхідний для приймання, розвантаження, сортування, складування і проведення лабораторного аналізу сировини, які надходять на підприємстві [150]. Також на підприємстві повинен бути страховий запас сировини. Він призначена для забезпечення виробництва при відхиленні фактичних умов постачання та споживання матеріалу від запланованих [151].

Удосконалювання методами керування матеріальним потоком являє собою комплексну проблему. Вона включає організаційно-економічні, правові, соціальні, економіко-математичні, інформаційні та інші аспекти управління і всередині самих підприємств, і у зв'язку із зовнішніми факторами. Одним із напрямків вирішення цього завдання є вдосконалювання методів планування потреби, постачальників сировини, розподілу й виробничого споживання

ресурсів. Вивчення стану цієї проблеми показує системність підходу в ряді робіт: закупівлі, виробництва і збуту продукції [152].

Слід зауважити, що транзитні закупівлі залежно від номенклатури продукції мають значну амплітуду коливань: від 12% до 81%. Рух матеріальних потоків із закупівлі, як правило, реалізується за схемою «виробник + 1 посередник» і характеризується високим ступенем концентрації. Однак для багатьох підприємств України така структура вхідних матеріальних потоків не є характерною. Це пов'язано, насамперед, із їхньою малопотужністю, невеликими обсягами з виробництва продукції, а також споживання матеріальних ресурсів, фінансовою нестабільністю. Тому для даних підприємств характерні [153]:

а) незначна частка транзитних закупівель у системі вхідних матеріальних потоків. Винятком є показники руху основних матеріалів (частка постачань безпосередньо від виробника – 81%), що реалізуються за системою транзиту при участі в розрахунках посередника (посередник устанавлює господарські зв'язки, а постачальник, минаючи склади посередника, доставляє їх підприємству);

б) доволі сильна залежність від якості роботи посередників, і не тільки спеціалізованих, але й інших (причому частка оптових посередників у системі руху ресурсів із закупівлі в середньому знаходиться в межах 90%);

в) багатоланковість у системі вхідних матеріальних потоків. Рух ресурсів, як правило, реалізується за схемою: «виробник + 2, 3 посередника», що значно здорожчує постачання даних підприємств і відбивається на збільшенні собівартості виготовленої продукції [154].

Оскільки в структурі вхідних матеріальних потоків підприємств частка оптових посередників досить значна, то можна стверджувати, що ефективність виробничо-комерційної діяльності підприємств прямо залежить від якості обслуговування їх з боку даних посередників.

У сучасних умовах розвитку ринкової економіки виникає потреба досягнення у виробничій діяльності підприємств стабільності на ринку та

закріплення власних позицій серед підприємств-конкурентів. З метою забезпечення основних завдань промислових підприємств, а саме: безперервного виробництва й поставки якісних і безпечних товарів – виникає необхідність у більш повному використанні переваг логістики та удосконаленні логістичних потоків [155].

Використання логістичного підходу до організації руху товарної продукції означає інтеграцію окремих його підрозділів і ланок в єдину систему, упорядковану вздовж матеріальних потоків і здатну адекватно реагувати на навколишнє середовище. Новизна логістичного підходу до управління потоками полягає, перш за все, у зміні пріоритетів між різними видами господарської діяльності на користь посилення значущості діяльності з управління матеріальними потоками [155]:

Придбання матеріальних ресурсів, особливо основної сировини для виготовлення продукції м'ясопереробної промисловості, є одним з ключових питань при виборі найкращого постачальника з усіх потенційно можливих.

На сьогодні існує два напрями вибору постачальника:

– вибір постачальника з числа підприємств, з якими вже налагоджені матеріально-фінансові відносини. Перевагою такого методу є оформлення договірних відносин, перевірка роботи постачальника сировини часом, високій рівень обізнаності продавця про якість сировини, терміни виконання замовлень, умови оплати, умови розподілу ризиків, репутація постачальника. До недоліків відноситься чітка установа політики цін на сировину й матеріали.

– вибір нового постачальника сировини й матеріалів. Багато часу витрачається на пошук потенційних постачальників, на перевірку якості сировини, оформлення документації, але при цьому можуть окупитися всі витрати, якщо новий постачальник складе конкуренцію старому.

При пошуку нового постачальника сировини й матеріалів необхідно додержуватись алгоритму вибору постачальника (рис. 3.9).

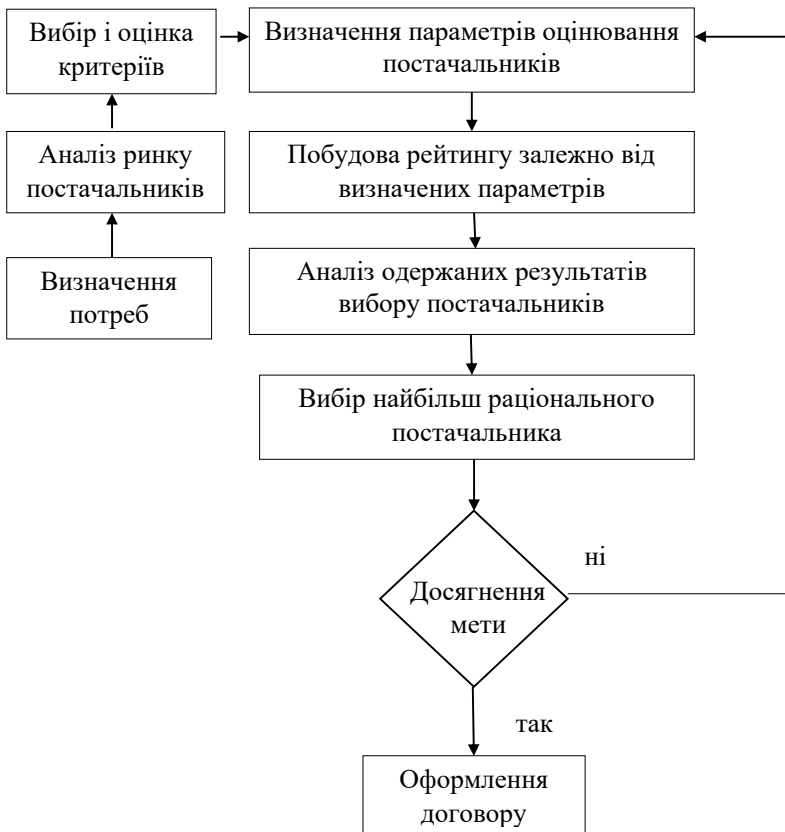


Рис. 3.9. Алгоритм обґрунтування вибору постачальника сировини й матеріалів (Розроблений автором)

На першому етапі підприємству необхідно визначити потреби підприємства (якісна сировина, скорочення витрат, пошук надійного постачальника).

На другому етапі необхідно провести ретельне дослідження ринку з метою виявлення потенційних постачальників сировини. На вибір постачальника суттєву увагу приділяють роботі вже за укладеними договорами, але не зважаючи на налагодженні зв'язки, оцінку постачальників необхідно

проводити як на стадії пошуку, так і у процесі роботи з уже уснюючими постачальниками.

На наступних двох етапах необхідно визначити критерії та параметри постачальника сировини й матеріалів для підприємств м'ясопереробної промисловості. Основними критеріями і параметрами можна вважати наступні (рис 3.10).



Рис. 3.10. Критерії та параметри вибору постачальника сировини м'ясопереробної промисловості (Розроблено автором)

На п'ятому етапі необхідно побудувати зведений рейтинг усіх потенційних постачальників залежно від визначених параметрів. Показник зведеного рейтингу необхідно активно використовувати в процесі

стратегічного планування. Він є своєрідним індикатором, який демонструє ступінь готовності підприємств до співпраці. Після одержаних результатів вибираємо найбільш оптимального постачальника сировини. Якщо підприємство не досягло своєї мети, то необхідно звернути увагу на визначені параметри постачальника сировини й матеріалів.

Великі замовлення доцільно розподіляти між двома й великою кількістю постачальників, щоб перевірити конкурентоспроможність основного постачальника і захистити себе від можливих несподіванок [156].

На сьогодні основними постачальниками сировини є Вінницька, Дніпропетровська, Черкаська, Київська, Львівська області (рис. 3.11).

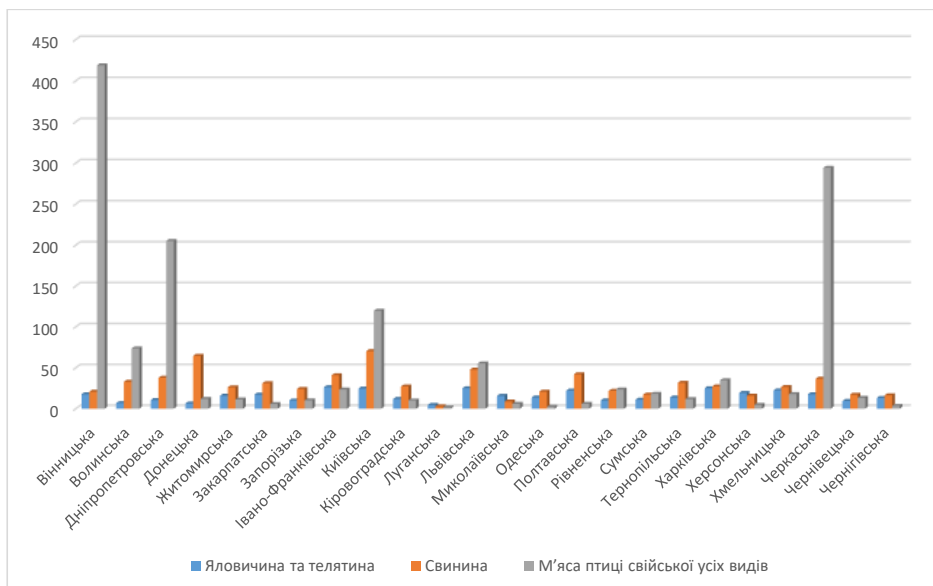


Рис 3.11. Виробництво м'яса всіх видів у господарствах усіх категорій 2019 р. (тис. т) [Складено автором на основі даних 127]

Основними постачальниками сировини для підприємств м'ясопереробної промисловості є:

– ТОВ «Агропродукт»: підприємство знаходиться у Вінницькій області, український виробник пропонує сировину промислової обробки до реалізації продукції власного виробництва (м'ясо яловичини в блоках)

– «АПК-Інвест»: розташований у м. Дніпро, філіал виробництва має у м. Харків. Обсяги виробництва м'яса: 75–80 тис. т. З 2010 року – найбільший виробник свинини і курятини в Україні. Холдинг стабільно нарощує виробництво і, як наслідок, свою частку на ринку м'яса. Три роки тому «АПК-Інвест» займав четверту позицію в загальному топ-10 виробників м'яса.

– ТОВ «Агро-Рось» (Черкаська обл.): вертикально інтегрована агропромислова компанія. У складі компанії – забійний цех. Обсяги виробництва м'яса складають близько 15 тис. т. У компанії є свій свінокомплекс у с. Самгородок. «Агро-Рось» вирощує свиней порід йоркшир і ландрас, активно розвиває реалізацію порослят і товарних свиней на забій.

– ТОВ «Пан Курчак»: знаходиться у м. Луцьк. Обсяги виробництва м'яса: 22–23 тис. т. Має профіль вертикальної інтеграції: рослинництво – виробництво кормів – птахівництво, свинарство – виробництво свинини і м'яса птиці – роздрібна мережа.

– Птахокомплекс «Губин»: вертикально інтегрована агропромислова компанія. Переробна потужність – 110 т продукції на добу, тобто при повному завантаженні – до 40 тис. т на рік.

– Володимир-Волинська птахофабрика (Волинська обл.): вертикально інтегрована компанія, один з найбільших українських виробників м'яса птиці. Обсяги виробництва м'яса – 41–42 тис. т. Середній добовий показник виробництва – 180–200 т м'яса птиці в живій вазі.

– Птахокомплекс «Дніпровський» (АПГК «Дніпровська»): основне підприємство групи компаній «Дніпровська», один з найбільших українських виробників м'яса птиці, частка на ринку – 4%. Обсяги виробництва м'яса – 59–60 тис. т.

– Фермерське господарство «Улар» (Львівська обл.): має обсяги виробництва м'яса – 16–17,5 тис. т. Спеціалізується на птахівництві й виробництві м'яса бройлерів. М'ясопереробний актив компанії – забійний цех. Основна продукція: тушка, напівфабрикати і субпродукти курчат

бройлерів. В асортименті понад 20 видів фасованої, охолодженої і замороженої продукції.

– ТОВ «Вітава-продукт»: є учасником оптового ринку продажу м'яса на всій території України. Основна сфера діяльності – оптові поставки м'ясної продукції: яловичина, свинина, птиця. Весь товар сертифікований і проходить повний ветеринарний контроль. Підприємство розташоване біля м. Київ.

– ТОВ «Ексім-Фуд» спеціалізується на виробництві м'ясної продукції, від етапу відгодівлі свинини до обвалки напівтуш. Знаходиться у Львівській обл.

– ВАТ «Слуцький м'ясокомбінат»: одне з найбільших м'ясопереробних підприємств Республіки Білорусь. На даний момент агрохолдинг не тільки стабільно розвивається, а й осучаснює підприємство.

– ТОВ «Princess meat company»: найбільший імпортер м'ясної сировини у м. Києві.

Для більш детального аналізу постачальників сировини підприємствам м'ясопереробної продукції розроблено методичний підхід, який:

- характеризується використанням нечітко-логічного підходу,
- базується як на експертній, так і на статистичній інформації;
- дозволяє аналізувати об'єкт дослідження як у статистиці, так і динаміці;
- дає можливість оцінювати як загальний стан конкурентоспроможності постачальника, так і за окремими складовими;
- дозволяє порівнювати конкурентоспроможність постачальників як на території України, так і за її межами.

Для побудови інтегрального індексу конкурентоспроможності постачальника сировини було обрано агреговані складові (показники), які є визначальними при розрахунку інтегрального показника конкурентоспроможності постачальника сировини для промислових підприємств м'ясопереробної продукції (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Показники для оцінки рівня постачальників сировини для підприємств м'ясопереробної продукції (Розроблено автором)

Показник	Характеристика	Граничне значення
Ціна за одиницю товару, грн/кг	– надання знижок; – пільгове кредитування	що менше, то краще
Відстань до постачальника, км	налагоджена інфраструктура	що менше, то краще
Питома вага продукції вищої якості	сировина відповідає стандартам вищої якості [157]	Не менше 50%
Питома вага товару, який може бути поставлений точно в строк, %	– скорочення розмірів партій; – скорочення часу очікування; – стабільна програма виробництва	Не менше 80%
Величина процентних знижок за оптові партії підвищеного розміру, %	зменшення ціни при замовленні великою партією сировини, розмір якої перевищує певну величину	Не менше 30%
Тривалість неперервної співпраці, рік	Надійність співпраці, обумовлені зобов'язання.	Не менше 3 років
Максимальна тривалість відстрочки платежу за товар надається фірмою-постачальником, дні	Надання відстрочки оплати при форс-мажорних обставинах	Не менше 30 днів
Період, протягом якого надається знижка для оплати придбаних матеріальних ресурсів, дні	Своєчасна оплата сировини мотивує постачальника до подальшої співпраці	Не менше 10 днів
Відсоток знижки за поставлений товар протягом періоду дії знижки	Сума знижки мотивує замовника сировини своєчасно проводити оплату замовлення	Не менше 10%
Наявність рівноцінних проміжних складів у постачальника, шт	Гарантує доставку сировини «точно в строк»,	Не менше 1 складу

Процес побудови інтегрального показника оцінки конкурентоспроможності постачальника сировини зображено на рис. 3.12.

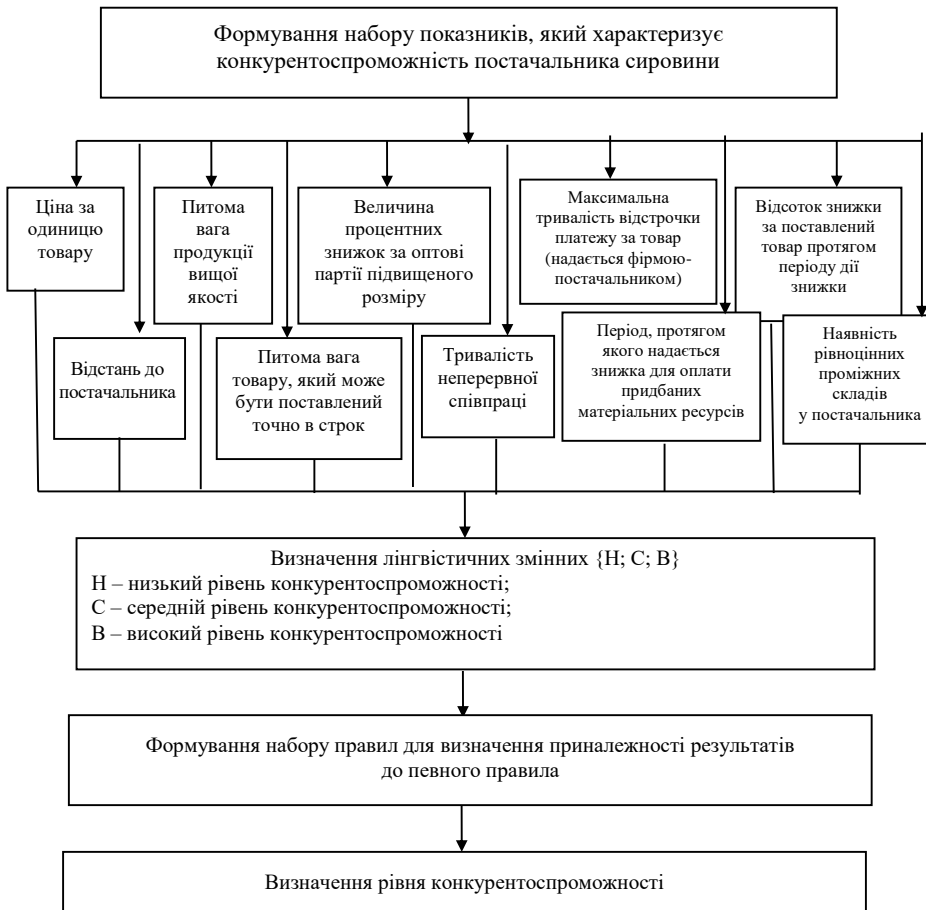


Рис. 3.12. Етапи побудови інтегрального показника оцінки конкурентоспроможності постачальника сировини (Розроблена автором)

Етапи побудови інтегрального показника оцінки конкурентоспроможності постачальника сировини:

1. Формування набору необхідних показників, що всебічно характеризують конкурентоспроможності постачальника сировини. Серед яких можна виділити: ціна за одиницю товару; відстань до постачальника; питома вага продукції вищої якості; питома вага товару, який може бути поставлений точно в строк; величина процентних знижок за оптові партії підвищеного розміру; тривалість неперервної співпраці; максимальна тривалість відстрочки платежу за товар (надається фірмою-постачальником); період, протягом якого надається знижка для оплати придбаних матеріальних ресурсів; відсоток знижки за поставлений товар протягом періоду дії знижки; наявність рівноцінних проміжних складів у постачальника.

На основі розрахованих значень груп показників здійснюється оцінка конкурентоспроможності постачальника сировини. Вихідна змінна – конкурентоспроможність постачальника сировини, розраховується на основі значень узагальнювальних показників. Позначимо інтегральний показник оцінки конкурентоспроможності постачальника сировини змінною I_B .

Змінні x_i ($i = \overline{1, n}$) – фактори, які впливають на конкурентоспроможність постачальника сировини. Представимо модель оцінки конкурентоспроможності постачальника сировини у вигляді наступного функціонального відображення зв'язків: $X = [x_1, x_2, x_3, \dots, x_n] \rightarrow I_B \in [0, N]$, де X – вектор впливових факторів.

Зобразимо взаємозв'язок факторів та інтегрального показника конкурентоспроможності постачальника сировини у вигляді дерева цілей (Додаток О):

де I_B – конкурентоспроможність постачальника сировини – корінь дерева;

x_i – окремі фактори, що впливають на конкурентоспроможність постачальника сировини:

x_1 – ціна за одиницю товару;

x_2 – відстань до постачальника;

x_3 – питома вага продукції вищої якості;

- x_4 – питома вага товару, який може бути поставлений точно в строк;
- x_5 – величина процентних знижок за оптові партії підвищеного розміру;
- x_6 – тривалість неперервної співпраці;
- x_7 – максимальна тривалість відстрочки платежу за товар (надається фірмою-постачальником);
- x_8 – період, протягом якого надається знижка для оплати придбаних матеріальних ресурсів;
- x_9 – відсоток знижки за поставлений товар протягом періоду дії знижки;
- x_{10} – наявність рівноцінних проміжних складів у постачальника.

Згортки впливових факторів будуть здійснюватися за допомогою логічного висновку за нечіткими базами знань.

2. Визначення лінгвістичних змінних. З метою оцінки лінгвістичних показників, що характеризують конкурентоспроможність постачальника сировини, визначається шкала оцінки показників та їх подальша класифікація:

- Н – низький рівень;
- С – середній рівень;
- В – високий рівень.

Для подальшої оцінки можливих значень вихідної лінгвістичної змінної I_b , що характеризує рівень конкурентоспроможності постачальника сировини, використовується наступна шкала:

- НК – низький рівень конкурентоспроможності постачальника сировини;
- СК – середній рівень конкурентоспроможності постачальника сировини;
- ВК – високий рівень конкурентоспроможності постачальника сировини.

3. Побудова функції належності відповідних показників. На даному етапі будуються функції належності вхідних параметрів до певного рівня шкали оцінки {Н, С, В} і формуються функції належності нечітких термів {НК, СК, ВК} до результативної змінної К. Задаються параметри функцій належності для всіх термів усіх змінних. За допомогою функцій належності значення вхідних змінних переводяться в значення лінгвістичних змінних {Н, С, В} (процес

фазифікації – перехід до нечіткості) і в подальшому використовуються як якісні [158].

4. Формування набору правил для визначення приналежності результатів певних правил. На цьому етапі формується нечітка сукупність знань, утворена нечіткими лінгвістичними правилами на основі експертної інформації. У результаті отримуємо нечіткий логічний висновок з визначення рівня конкурентоспроможності постачальника сировини [159]. Фрагмент матриці знань нечіткої моделі оцінки конкурентоспроможності постачальника сировини наведено в Додатку П.

Для розрахунків були обрані вісім підприємств – виробників курятини, а саме: ТОВ Агропродукт; «АПК-Інвест»; «Агро-Рось»; «Пан Курчак»; Володимир-Волинська птахофабрика; АПК «Дніпровська»; Фермерське господарство «Улар»; Польські виробники.

Результати розрахунків наведено в Додатку П, з якого ми бачимо що низький рівень конкурентоспроможності постачальника сировини мають два підприємства: «АПК-Інвест», АПК «Дніпровська». За допомогою проведеного аналізу до середнього рівню конкурентоспроможності постачальника сировини відносяться ТОВ «Агропродукт», ТОВ «Агро-Рось», ТОВ «Пан Курчак», Володимир-Волинська птахофабрика, фермерське господарство «Улар» та польські виробники. На жаль, жодне підприємство не має великого рівня конкурентоспроможності.

Також було проведено розрахунок конкурентоспроможності підприємств – постачальників свинини, а саме: ТОВ «Вітава-Продукт»; ТОВ «АгроІнвест»; ТОВ «Ексім-Фуд»; ВАТ «Слуцький м'ясокомбінат»; ТОВ «Princess meat company»; польські виробники. За розрахунками очевидно, що на сьогодні немає жодного підприємства-постачальника сировини з високим рівнем конкурентоздатності. До середнього рівня можна віднести ТОВ «АгроІнвест», ТОВ «Ексім-Фуд» та ВАТ Слуцький м'ясокомбінат.

Узагальнені результати розрахунків інтегрального показника конкурентоспроможності підприємств-постачальників представлені в табл. 3.4.

Таблиця 3.4

Оцінка конкурентоспроможності підприємств – постачальників сировини свинини*

Назва підприємства	Оцінка
підприємства-постачальники сировини свинини	
ТОВ «Вітава -продукт»	0,561 (Н)
ТОВ «АгроІнвест»	0,761 (С)
ТОВ «Ексім-Фуд»	0,76 (С)
ВАТ Слуцький м'ясокомбінат	0,764 (С)
ТОВ «Princess meat company»	0,579 (Н)
Польські виробники	0,76 (Н)
підприємства-постачальники сировини курятини	
ТОВ Агропродукт	0,757 (С)
ТОВ «АПК-Інвест»	0,559 (Н)
ТОВ «Агро-Рось»	0,606 (С)
ТОВ «Пан Курчак»	0,767 (С)
Володимир-Волинська птахофабрика	0,779 (С)
АПГК «Дніпровська»	0,55 (Н)
Фермерське господарство «Улар»	0,771 (С)
Польські виробники	0,764 (С)

* розрахунки зроблені автором

Таким чином, для забезпечення неперервного постачання сировини на підприємство м'ясопереробної промисловості необхідно заключити договори на постачання сировини свини з такими підприємствами, як ТОВ «АгроІнвест», ТОВ «Ексім-Фуд» та ВАТ Слуцький м'ясокомбінат. Для постачання курятини: ТОВ «Агропродукт», ТОВ «Агро-Рось», ТОВ «Пан Курчак», фермерське господарство.

Результати моделювання інтегрального показника оцінки конкурентоспроможності постачальника сировини за допомогою нечітко-логічного підходу наведено у Додатку С

3.3 Оптимізація логістики збуту підприємств м'ясопереробної промисловості

Результат проведених досліджень виявив, що підприємства м'ясопереробної промисловості стикаються з проблемами формування і розробки маршруту доставки готової продукції. На цю проблему впливають такі фактори, як:

- погана якість дорожнього покриття;
- обмеження в пересуванні через снігопад і ожеледицю в зимовий час;
- невідповідності транспорту технологічним умовам перевезення готової продукції.
- складність поставки вантажу в зазначений договором термін;
- складність збереження вантажу через погану якість дорожнього покриття або інші фактори, які можуть виникнути під час транспортування;
- висока вартість перевезення вантажу в деякі регіони країни.

За допомогою проведеного дослідження було виявлено, що більшість підприємств м'ясопереробної промисловості мають також великі проблеми з розподілом продукції. Підприємства мають канали збуту на всій території України. Велика кількість споживачів знаходяться у віддалених зонах обслуговування (рис. 3.13).

Розподільні мережі м'ясопереробних підприємств мають велику кількість споживачів на всій території країни. Поставка продукції в даних мережах здійснюється переважно дрібними партіями. Завдання доставки товарів при великій мережі обслуговування є досить складною, особливо при наявності великої кількості додаткових обмежень [160]. Для постачання товарів

покупцеві необхідний набір логістичних операцій і функцій: отримання й обробка інформації про замовлення, підготовка готової продукції до перевезення, завантаження, оформлення товарно-транспортних документів, розрахунки за перевезення й інші операції, передача прав власності на товар покупцеві. Кожній логістичній операції відповідають певні витрати виробника [161].

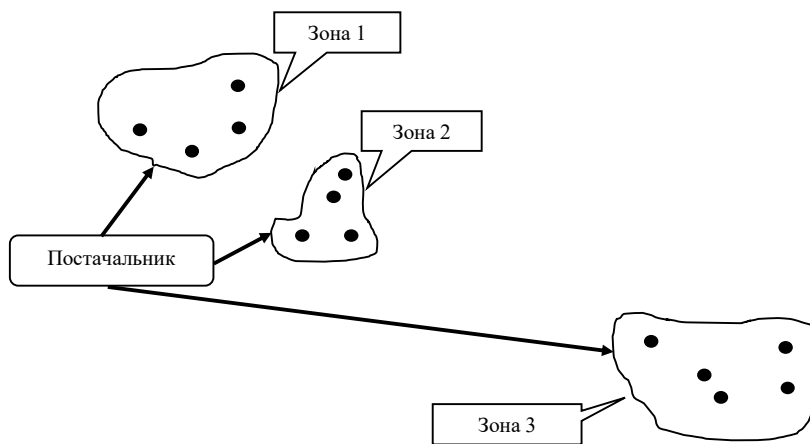


Рис. 3.13. Розподіл готової продукції (Розроблено автором)

Для доставки вантажів споживачу має бути розроблений і впроваджений єдиний логістичний процес усієї виробничо-транспортної системи на основі кооперації виробництва, складування, транспортування і споживання. Замовлення покупця на товар надходить через торгівельного посередника, а розрахунки виробника товару, послуги логістичних посередників, страхування та оплата готової продукції проводять через фінансову установу. Завдяки фінансовим, сервісним та інформаційним потокам постановка задачі набуває вигляду, представленого на рис. 3.14.

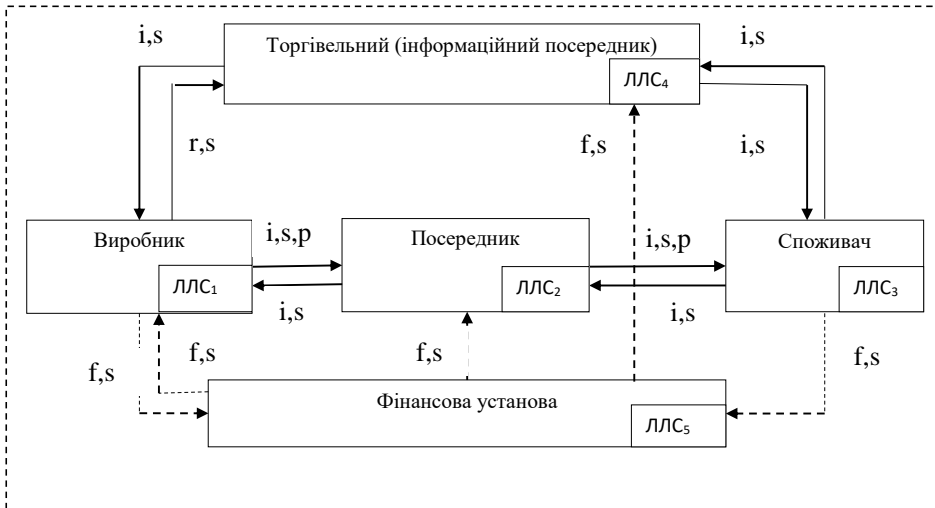


Рис. 3.14. Структурно-функціональної логістичної системи підприємства

Умовні позначення (Розроблено автором)

ЛЛС₁, ЛЛС₂, ЛЛС₃, ЛЛС₄, ЛЛС₅, – ланки логістичної системи;

i – інформаційні потоки;

s – сервісні потоки;

f – фінансові потоки;

p – товарні потоки.

Побудова логістичної системи за допомогою інформаційних, сервісних та фінансових потоків має велике практичне значення. Їх відсутність виражається через розбіжність руху матеріальних ресурсів, готової продукції та потоків інформації і коштів, що відноситься до них. Інформація про те, що товар відвантажений і знаходиться в дорозі, досягає покупця набагато раніше, ніж сам товар. Проблеми, що виникають через неконкретність потоків, значно ускладнюють рух продукції та призводить до неефективної роботи підприємства.

В умовах глобалізації та інтернаціоналізації світової економіки провідною стратегією соціально-економічного розвитку суб'єктів України стає

управління галузями країни, що забезпечує інноваційний розвиток і підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Інтенсивний розвиток ринку транспортно-логістичних послуг в країні створює об'єктивні організаційно-економічні передумови для формування транспортно-логістичної системи (ТЛС) як найбільш ефективної інноваційно-орієнтованої форми інтеграції учасників ринку транспортно-логістичних послуг, що здійснюється на основі інновацій та узгодження економічних інтересів усіх контрагентів ланцюга постачань, даючи максимальний синергійний ефект.

Транспортно-логістична система являє інноваційну форму організації виробничих сил, покликану з максимальною ефективністю реалізувати транспортно-логістичний потенціал регіонів з метою підвищення конкурентоспроможності продукції, що випускається, і розширення ринків її збуту, забезпечення економічного зростання депресивних територій, ліквідації місцевої безробіття тощо.

При формуванні транспортно-логістичної системи м'ясопереробної промисловості на перший план виходять завдання розробки методологічних принципів і теоретичних проблем, які пов'язані з детальними і скрупульозним дослідженням позиціонуванням як підприємства-виробника, як і регіону в цілому. До питань аналізу входять такі елементи, зокрема інфраструктура транспортного комплексу з відповідним синтезом організаційно функціональних структур управління в логістичній системі, комплекс підсистем і систем логістичного менеджменту.

Масштаб розвитку і кордони транспортно-логістичної системи визначаються зоною тяжіння підприємств, зорієнтованих на послуги базової ланки. Базові ланки виконують функцію «товарного скидання і одночасно здійснюють доопрацювання продукції, виробленої первинними товаровиробниками, до вимог ринку. Головна перевага базової ланки полягає в тому, що у численних дрібних і середніх товаровиробників, що утворюють ядра економічного зростання, зникає необхідність у додаткових витратах на фінішне

доопрацювання продукції, що може послужити основою для зростання обсягів виробництва та реалізації продукції.

Основною метою стратегії створення транспортно-логістичної системи є посилення конкурентоспроможності підприємства, підвищення рівня транспортних послуг. При цьому для м'ясопереробної промисловості не тільки вирішуються завдання оптимізації вантажних і транспортних потоків, зниження логістичних витрат, розвантаження транспортної мережі, але й надається поштовх для розвитку економіки регіону, що активізує створення нових конкурентних переваг [162].

Результати аналізу підприємств свідчать про те, що не існує безперервного відновлення інфраструктури, що ресурси не оптимізуються, що не забезпечується заданий рівень якості логістичних послуг. Найбільш ефективною можливістю розвитку логістичного потенціалу є створення транспортно-логістичної систем м'ясопереробної промисловості.

Одним з ключових моментів, що дозволяє значно мінімізувати витрати на логістику – є оптимізація маршрутів перевезення товару та товарного асортименту. Одним з інструментів, який дозволяє вирішити цю проблему – є використання математичних моделей транспортного типу. Вхідними даними для моделі будуть наступні:

m – кількість складів із запасами різних товарів;

p – найменування товарів;

n_1 – великі оптові посередники;

n_2 – середні оптові посередники;

n_3 – дрібні оптові посередники;

Q_{jk} – запас k -го товару на j -ому складі;

Q_{ik} – попит k -го товару i -им споживачем;

$i=1, 2, \dots, n; j=1, 2, \dots, m; k=1, 2, \dots, p;$

X_{ijk} – обсяг k -го товару, що поставляється i -ому споживачеві з j -ого складу;

C_{ijk} – витрати на доставку.

Математична модель буде мати наступний вигляд:

$$F = \sum_i \sum_j \sum_k X_{ijk} C_{ijk} \rightarrow \min - \text{мінімізуємо витрати} \quad (3.2)$$

$$\sum_i \sum_k X_{ijk} \leq Q_{jk} \quad (3.3)$$

$$\sum_j \sum_k X_{ijk} \leq q_{ik} \quad (3.4)$$

$$X_{ijk} \geq 0 \quad (3.5)$$

$$i = \overline{1, n}; \quad j = \overline{1, m}; \quad k = \overline{1, p};$$

$$\sum_j Q_{jk} \geq \sum_i q_{ik}, \quad k = \overline{1, p} - \text{попит не повинен перевищувати пропозицію}$$

Вихідні дані наведені у додатку Т

Отримані результати розрахунків свідчать про наступне (табл 3.5):

Для того, щоб задовольнити попит споживачів продукції у повному обсязі і мінімізувати транспортні витрати підприємства до 87767 гривень на місяць необхідно:

Для великих оптових посередників продукції доставку необхідно здійснювати наступним чином:

- Варені ковбаси та шинка - зі складу 1 в обсязі 450 одиниць;
- Сосиски та сардельки – зі складу в 2 в обсязі 358 одиниць;
- Копчені ковбаси зі складу 1 і 3 в обсязі 2 і 349 одиниць відповідно;
- Сирокопчені ковбаси в обсязі 458 одиниць зі складу 1.

Таблиця 3.5

Матриця витрат C_{ijk} , грн./од.

		Великі оптові посередники (A_1)				Середні оптові посередники (A_2)				Дрібні оптові посередники (A_3)			
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Склад 1 (B_1)	T1	10				14				26			
	T2		18				16				14		
	T3			14				18				18	
	T4				11				20				11
Склад 2 (B_2)	T1	14				16				24			
	T2		14				17				27		
	T3			25				13				18	
	T4				14				15				20
Склад 3 (B_3)	T1	18				16				28			
	T2		17				15				24		
	T3			14				18				21	
	T4				15				15				25

Для середніх оптових посередників продукції доставку необхідно здійснювати наступним чином:

- Варені ковбаси та шинка - зі складу 3 в обсязі 548 одиниць;
- Сосиски та сардельки – зі складу 2 і 3 в обсязі 142 і 333 одиниць відповідно;
- Копчені ковбаси зі складу 2 в обсязі 578 одиниць відповідно;
- Сирокопчені ковбаси в обсязі 541 одиниць зі складу 3.

Для дрібних оптових посередників продукції доставку необхідно здійснювати наступним чином:

- Варені ковбаси та шинка - зі складу 1, 2 і 3 в обсязі 50, 500 і 39 одиниць відповідно;
- Сосиски та сардельки – зі складу 1 і 3 в обсязі 380 і 167 одиниць відповідно;
- Копчені ковбаси зі складу 1 і 2 в обсязі 598 і 22 одиниць відповідно;
- Сирокопчені ковбаси в обсязі 147 одиниць зі складу 1.

Результати розрахунків оптимізація маршрутів перевезення товару та товарного асортименту наведені у таблиці 3.6

Формування запропонованої системи дозволить поліпшити проходження основних вантажопотоків по транспортно-логістичної системи і скоординувати рух матеріальних, фінансових, інформаційних і сервісних потоків. Ефективна координація й управління вантажопотоками всередині кожного підприємства неможлива без урахування особливостей функціонування кожного конкретного споживача. Формування подібного роду системи дозволить найбільшою мірою задовольнити потреби місцевих споживачів у транспортно-логістичному сервісі й вивести його розвиток на європейський рівень за рахунок особливостей кожного підприємства м'ясопереробної промисловості [162].

Таблиця 3.6

Оптимізація маршрутів перевезення товару та товарного асортименту

		Великі оптові посередники (A ₁)				Середні оптові посередники (A ₂)				Дрібні оптові посередники (A ₃)			
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Склад 1 (B ₁)	T1	450								50			
	T2										380		
	T3			2								598	
	T4				458								147
Склад 2 (B ₂)	T1									500			
	T2		358				142						
	T3							578				22	
	T4												
Склад 3 (B ₃)	T1					548				39			
	T2						333				167		
	T3			349									
	T4								541				

З позиції системного підходу транспортно-логістична розподільна система повинна розглядатися як компонент логістичної системи, що має самодостатню логістичну інфраструктуру.

Таким чином, транспортно-логістична система являє собою сукупність логістичних функціональних і забезпечувальних підсистем товаропровідної мережі, що складається з ланок, інтегрованих матеріальним і супутніми потоками для отримання максимального синергійного ефекту на основі встановлення партнерських відносин між учасниками транспортно-логістичного процесу [163].

Методологія формування транспортно-логістичних систем заснована на застосуванні системного і програмно-цільового підходів, а також інтегральної парадигми логістики.

Інтеграція учасників регіональної системи вантажо- і товароруху потребує узгодження інтересів між контрагентами системи і створення необхідних організаційних передумов для управління транспортно-розподільним процесом.

Основи організаційно-економічного механізму ефективного функціонування транспортно-логістичної системи покликані, з одного боку, забезпечувати максимальну свободу і самостійність усіх учасників просування товарних потоків і створення конкурентного середовища, а з іншого боку – узгодженої з інтересами розвитку підприємства.

Функціональні підсистеми транспортно-логістичної системи будуть представлені об'єктами транспортної інфраструктурно-технологічної системи; посередниками логістичного сервісу з надання логістичних послуг у процесі вантажо- і товароруху в системі; розподільчими центрами. Забезпечувальними підсистемами в даному випадку виступають науково-технічна, фінансова, інформаційна, кадрова, нормативно-правова.

Виділення сфер є доволі умовним, оскільки елементи функціональних і забезпечувальних підсистем транспортно-логістичної системи тісно пов'язані між собою та об'єднані в інтегральні логістичні ланцюги.

Швидкий розвиток ринку транспортно-логістичних послуг в Україні створює перспективні організаційно-економічні передумови для формування в Україні регіональної транспортно-логістичної системи м'ясопереробної промисловості як найбільш ефективної інноваційно-інвестиційної форми інтеграції учасників ринку логістичних послуг.

Стратегія розвитку транспортно-логістичної системи повинна враховувати як короткострокові так довгострокові стратегічні цілі галузі. Визначити ці цілі без урахування державних і регіональних орієнтирів не можливо. У зв'язку із цим стратегія розвитку транспортно-логістичної системи повинна враховувати стратегією регіонального розвитку.

Стратегії регіонального розвитку Дніпропетровського регіону на період до 2032 року передбачає значне підвищення ролі територіальних громад у стратегічному плануванні, реалізації проектів розвитку регіону та створення індустріальних парків. Основними завданнями стратегії для економічного зростання регіону стали: забезпечення розвитку інфраструктури, сприяння залученню інвестицій в інші (поза домінуючою) галузі економіки та поліпшення бізнес-клімату та спрощення дозвільних процедур. У зв'язку з цим для реалізації стратегії розвитку Дніпропетровського регіону необхідно програма розвитку товароруку та зниження транспортних витрат, поліпшення доступності транспортних послуг в сфері вантажоперевезень для населення, а також підвищення конкурентоспроможності регіону на українському ринку транспортно-логістичних послуг.

Транспортно-логістична система представляє інноваційну форму організації виробничих сил, яка покликана з максимальною ефективністю реалізувати транспортно-логістичний потенціал регіонів з метою підвищення конкурентоспроможності продукції, що випускається і розширення ринків її збуту, забезпечення економічного зростання депресивних територій, ліквідації місцевої безробіття та ін.

Масштаб розвитку і кордони логістичної системи визначаються зоною тяжіння підприємств, які зорієнтовані на послуги базового ланки. Базові ланки виконують функцію «товарного скидання і одночасно здійснюють доопрацювання продукції, виробленої первинними товаровиробниками, до вимог ринку. Перевага базової ланки полягає в тому, що у численних дрібних і середніх товаровиробників, що утворюють ядра економічного зростання, відпадає необхідність в додаткових витратах на фінішну доопрацювання продукції, що може послужити причиною для зростання обсягів виробництва і її реалізації.

Оскільки регіони має свої особливості економіко-географічного положення, природно-ресурсний, технологічний потенціал, певну соціально-виробничу інфраструктуру, то вирішення задач розвитку регіону можливо шляхом впровадження та розвитком сучасних інформаційних технологій а також створення регіональних транспортно-логістичних систем.

Основною метою стратегії створення транспортно-логістичних систем є посилення конкурентоспроможності не тільки регіону, а й національної економіки на ринку транспортних послуг, що передбачають інтеграційне перетворення української економіки у напрямі мережевої співпраці суб'єктів у формі єдиних регіональних транспортно-логістичних інформаційних систем. При цьому вирішуються завдання не тільки оптимізації вантажних і транспортних потоків, зниження логістичних витрат, розвантаження транспортної мережі, але й надається поштовх для розвитку економіки регіону, що активізує створення нових конкурентних переваг.

Особливість планування матеріального потоку в транспортно-логістичній системі полягає в об'єднанні роботи різних структурних підрозділів підсистем, тобто вона обумовлена наскрізним характером функції планування. Це супроводжується взаємопов'язаних між собою завдань планування, відбір сировини, постачання, виробництва, зберігання,

збут та контроль над виконанням відповідних функцій. Тому завдання планування матеріального потоку можуть поєднуватися із завданнями сполучених підсистем.

Результатами аналізу стану логістичного потенціалу Дніпропетровського регіону свідчить про те, що не існує безперервне відновлення інфраструктури, що не оптимізуються ресурси, що не забезпечує заданий рівень якості логістичних послуг в регіоні. Найбільш ефективною можливістю розвитку логістичного потенціалу є створення регіональної транспортно-логістичної систем.

Регіональна мікро логічна система дозволить вибудувати єдиний логістичний каркас для регіону в цілому. Формування пропонованої системи дозволить поліпшити проходження основних вантажопотоків по транспортно-логістичних системах і скоординувати регіональне рух матеріальних і супутніх інформаційних і сервісних потоків.

Ефективна координація і управління вантажопотоками всередині кожного регіону неможлива без урахування особливостей функціонування та економічного стану. Так як національна логістична система не може враховувати особливості кожного регіону, то необхідно шукати способи поліпшення логістичного управління всередині взятого регіону або долучати синергетичний ефект.

Формування подібного роду системи дозволить в найбільшій мірі задовольнити потреби місцевих споживачів в транспортно-логістичному сервісі і вивести його розвиток на європейський рівень за рахунок особливостей економіки кожного регіону.

З позиції системного підходу транспортно-логістична розподільна система повинна розглядатися в якості компонента національної логістичної системи, що має самодостатню логістичну інфраструктуру.

В силу того, що рівень розвитку в Україні, як логістичної інфраструктури, так і логістичні посередників ще досить низький,

ініціювати створення подібних систем в першу чергу повинні адміністративні регіони.

Доцільно було враховувати законодавчі та нормативно-правових актів, що стосуються розвитку транспортної інфраструктури:

– Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 № 959-ХІІ;

– Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР;

– Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 № 1172-ХІV;

– Митний кодекс України;

– Наказ Міністерства транспорту України та Міністерства освіти України «Про затвердження Типової програми підготовки та підвищення кваліфікації фахівців» від 07.05.1998 № 172/244.

– Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 № 1955-ІV;

– Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20.10.2010 № 2174-р.;

Як ми бачимо, детальної стратегії розвитку транспортно-логістичної системи держава не розглядає, а лише поверхнево регулюють транспортну логістику.

Якщо говорити про механізм регулювання транспортної інфраструктури, слід зазначити перелік основних державних наказів, затвердження яких здійснює вплив на розвиток транспортної інфраструктури, серед них: інформація щодо стану виконання Міністерства інфраструктури Указу Президента України «Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави»; та Наказ Президента України «Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави»

Слід відзначити, що здійснення координації роботи транспортної інфраструктури не вимагає чіткого нормативно-правового оформлення. Функціонування розвитку транспортно-логістичної системи може бути

реалізовано через проведення міжнародних конгресів та конференцій, нарад тощо.

Регіональна влада повинна бути більше всіх зацікавленими у розвитку транспортно логістичні інфраструктури, так як тільки в цьому випадку можлива структурна перебудова каналів руху товару і забезпечення регіону конкурентних переваг

Можливе також розширення логістичних функцій окремих елементів системи, при якому їх сфера діяльності буде охоплювати кілька функціональних і забезпечувальних підсистем або всю регіональну логістичну систему в цілому при відповідному поєднанні логістичних функцій.

Об'єктами руху товару є товарно-матеріальні потік і супутні йому інформаційний, фінансовий, і сервісний потоки.

Транспортно-логістична система являє собою велику складну макрологістичну систему, що складається з комплексу функціональних і забезпечувальних підсистем, представлених численними взаємопов'язаними та взаємодіючими елементами (ланками) товаропровідної мережі, інтегрованими матеріальними, інформаційними, сервісними та фінансовими потоками, які забезпечують отримання максимального синергійного ефекту в системі в цілому на основі встановлення партнерських взаємовигідних відносин між усіма учасниками транспортно-логістичного процесу шляхом досягнення компромісів на шляху реалізації кінцевої мети – максимального задоволення запитів клієнтури в кількості й якості наданих послуг.

Етапи розроблення програми транспортно-логістичної системи зображені на рисунку 3.15

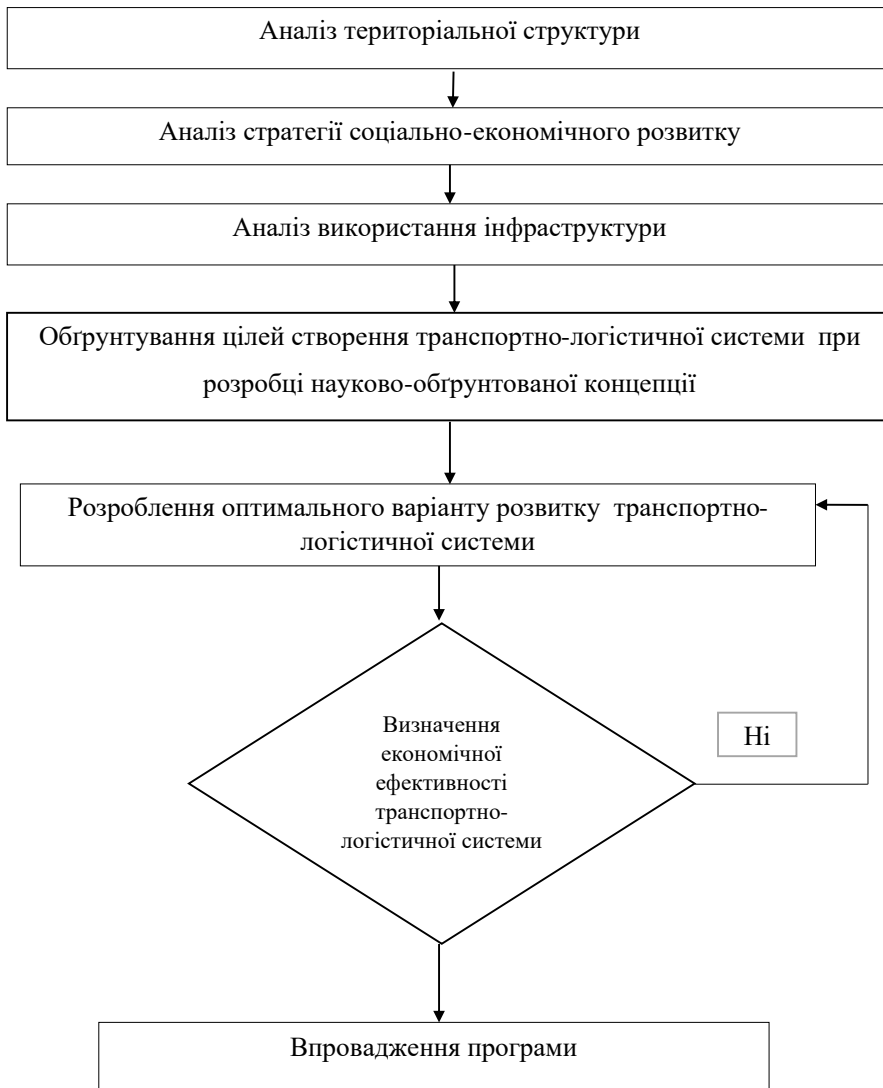


Рис. 3.15. Етапи розроблення програми транспортно-логістичної системи (адаптовано автором на основі [164]).

Формування транспортно-логістичної системи ґрунтується на розвитку логістичного управління процесом руху товару. Концепція

логістичного управління формуванням і розвитком транспортно-логістичної системи спрямована на інтеграцію учасників системи вантажо- і товароруху на основі встановлення між ними взаємовигідних партнерських взаємин при одночасному забезпеченні їх зацікавленості в досягненні кінцевої мети функціонування системи – максимального задоволення споживчого ринку в товарах при мінімізації витрат і часу.

Проведене дослідження показало, що на території України сформувалися об'єктивні передумови створення опорної мережі транспортно-логістичної системи м'ясопереробної промисловості як складової частини єдиного економічного простору країни.

З огляду на досить високу потребу в інвестиціях на формування транспортно-логістичної системи необхідна розробка раціональних фінансових схем реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури із залученням механізму державно-приватного партнерства.

До складу транспортно-логістичного центру повинні входити наступні підприємства: логістична компанія (діяльність даної компанії буде сконцентрована на надання транспортних послуг, складського обслуговування, виконання навантажувально-розвантажувальних робіт тощо), експедиторська компанія, ремонтно-сервісні підприємство, страхова компанія, фінансові установи тощо.

Транспортно-логістична система повинна функціонувати із застосуванням новітніх логістичних технологій планування, організації та управління матеріальними, фінансовими, інформаційними й сервісними потоками.

Основними причинами, що стримують формування та розвиток транспортно-логістичних систем в Україні наступні:

- недосконалість розвитку ринку транспортно-логістичних послуг;
- недостатня інвестиційна діяльність на створення сучасної логістичної інфраструктури країни;

— недосконала законодавча база, що впливає на формування системи управління механізмів державно -приватного партнерства при інвестуванні в транспортну інфраструктуру;

— відсутність налагодженого економічного інтересу між підприємствами;

— не розвинені зв'язки між науково-дослідними інститутами та виробниками продукції,

— недостатня кількість сучасних логістичних платформ, інформаційного та сервісного простору.

Діяльність транспортно-логістичної системи має бути спрямована на забезпечення максимального синергійного ефекту на основі встановлення партнерських стосунків між учасниками транспортно-логістичного процесу при максимальному задоволенні запитів клієнтів у якості обслуговування.

Розвиток транспортно-логістичного центру спрямований на формування партнерських відносин між виробниками і споживачами продукції за допомогою гнучкої системи взаємодії різних елементів інфраструктури (рис. 3.16).

Основним завданням створення транспортно-логістичного центру можна виділити забезпечення м'ясопереробну галузь якісним транспортно-логістичним сервісом з урахуванням технологічних стардартів до перевезення сировини та готової продукції, що призводить до мінімізації витрат та розвитку логістичної діяльності підприємства.



Рис 3.16. Формування партнерських відносин між виробником і споживачем за допомогою гнучкої системи взаємодії різних елементів інфраструктури (Розроблено автором)

На сучасному етапі розвитку логістично-економічних відносин для м'ясопереробної промисловості України основними завданнями створення транспортно-логістичного центру в першу чергу виступають:

- входження країни в систему міжнародних транспортних зв'язків завдяки розвиток міжнародних транспортних коридорів;
- забезпечення м'ясопереробну галузь якісними транспортними послугами у необхідному обсязі;
- забезпечення представників малого і середнього підприємництва данної галузі високим транспортно-логістичним сервісом.

З метою організації ефективного транспортно-логістичного обслуговування перевезень м'ясопереробної галузі на основі спеціально обладнаного транспорту, впровадження сучасних логістичних, сервісних та інформаційних технологій, залучення міжнародного досвіду, підвищення рівня конкурентоспроможності українських виробників м'ясної промисловості та транспортно-логістичних підприємств на ринку транспортно-логістичних послуг повинен мати структуру, наведену на рис. 3.17.

Так, на нашу думку, логістичному центру слід підпорядкувати відділи логістичних посередників, відділ оптової та роздрібною торгівлі, торгових посередників з різними функціональними зобов'язаннями.

Центр складського зберігання і вантажопереробки у своєму складі повинен мати, відділ вантажного транспорту, відділ обслуговування рухомого складу та відділ виробничого й технічного обслуговування.

До складу консалтингово-аналітичного центру входимуть відділ безпеки, страхові компанії, фінансово-кредитні установи, відділ маркетингу й контролю, відділ екологічної безпеки та центр сервісного обслуговування.

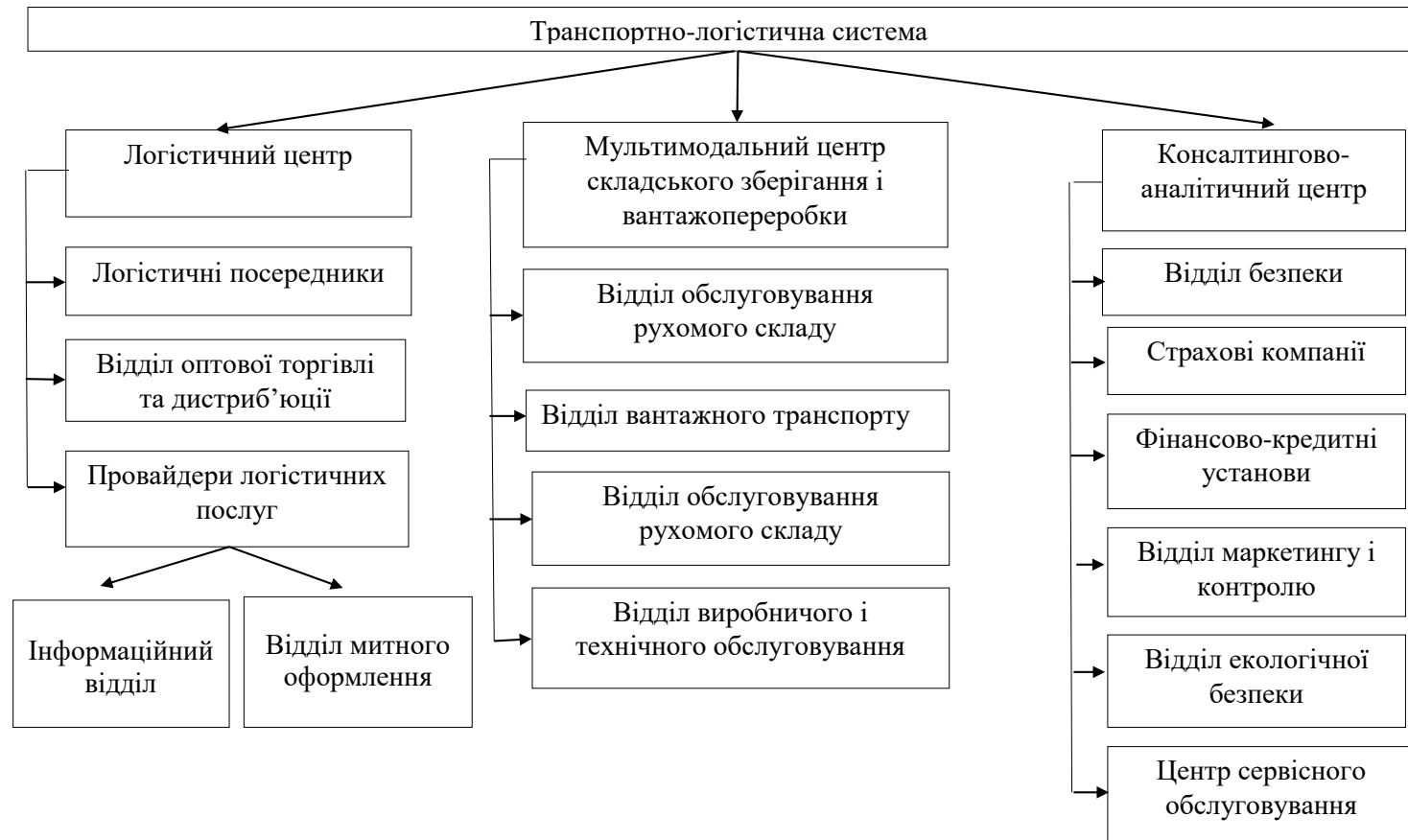


Рис. 3.17. Комплексний механізм організаційно-функціональної структури транспортно-логістичної системи
(Розроблено автором)

Функціонування транспортно-логістичної системи має переваги:

- зниження витрат на транспортування товару в загальному ланцюзі постачальник–споживач;
- зменшення терміну реалізації готової продукції за рахунок зниження часового ресурсу логістичного ланцюга;
- формування матеріального балансу наа підприємстві шляхом урівноваження попиту та пропозиції на рунку м'ясної продукції;
- раціональне використання товарних запасів готової продукції.

У загальному вигляді роботу транспортно-логістичного центру має вигляд. (рис. 3.18).



Рис. 3.18. Процес реалізації діяльності транспортно-логістичного центру
(Розроблено автором)

Фактори, що сприяють формуванню транспортно-логістичної системи:

- перехід від галузевої системи управління економікою області до переважно кластерної політики управління;
- сприятливе геополітичне положення регіону ;
- розвиток нових виробництв на базі інноваційних технологій і створення у подальшому пріоритетних промислових кластерів;
- наявність вільної робочої сили;
- відносно високий освітній рівень населення;
- наявність великих м'ясопереробних підприємств з елементами високотехнологічних виробництв;
- комфортний етносоціальний клімат;
- транзитні можливості національного й міжнародного масштабу;
- висока мобільність населення;
- високий потенціал для створення спільних підприємств і реалізації міжнародних проектів.

Виходячи з процесу реалізації діяльності транспортно-логістичного центру з метою забезпечення оптимізації транспортування, підвищення якості обслуговування вантажовідправників і вантажоотримувачів підприємств м'ясопереробної промисловості, планування транспортно-логістичного центру необхідно здійснювати за етапами.

1. Визначення основних (зовнішніх і внутрішніх) критеріїв роботи центру з позиції наявних науково-технічного, кадрового, ресурсного потенціалу галузі.

2. Формулювання стратегічних цілей та завдань роботи центру з урахуванням особливостей технічних характеристик зберігання, транспортування готової продукції, потужностей виробничої галузі.

3. Визначення смакових уподобань споживачів сегменту ринку за допомогою проведення маркетингового аналізу з урахуванням позиції підприємства м'ясопереробної промисловості на ринку з виявленням перспективних напрямків розвитку підприємства та уточнення особливих вимог вантажовідправників як готової продукції так і сировини.

4. Формування складських приміщень та організаційну структуру управління транспортно-логістичного центру у відповідності до сформованих стратегічних цілей та завдань.

5. Розробка бізнес-плану з урахуванням пріоритетних напрямків розвитку м'ясопереробної промисловості.

6. Реалізація проекту та контроль його виконання.

Функціонування транспортно-логістичного центру забезпечить комплексне ефективне обслуговування не тільки виробників готової продукції, а й постачальників сировини та матеріалів.

Комплексна оцінка заходів із підвищення ефективності логістичної діяльності здійснена на основі розрахунків за моделлю транспортної задачі. За її результатами обґрунтовано пропозиції для збалансування строків та обсягів надходження ресурсів і товарного асортименту реалізації м'ясних виробів з урахуванням розташування складських приміщень і відстаней від потенційних постачальників ресурсів та суб'єктів споживачів продукції. Ефективність запропонованих заходів (зростання валового прибутку) становить 4,4%, у тому числі за рахунок: стабілізації внутрішнього стану 3,4%; вибору оптимальних постачальників – 4,1; оптимізації логістики збуту – 5,7%).

Висновки до розділу 3

1. У дисертації здійснено оцінку показників розвитку підприємств м'ясопереробної промисловості. Дана галузь суттєво залежить від обсягу сировини, що визначається поголів'я великої рогатої худоби, поголів'я свиней, вівців та птиці. Прогнозні показники сировинної бази м'ясопереробної промисловості розраховані за допомогою експоненційного, лінійного, поліноміального, логарифмічного і степеневого трендів. На основі проведених розрахунків прогнозовано збільшення сировинної бази з 2022–2023 рр. Виявлено, що лише виробництво птиці є одним з найефективніших у системі агропромислового комплексу України. Високий рівень механізації та автоматизації виробничих процесів дає можливість вирощувати м'ясних курчат при невисоких витратах.

Однією з передумов подальшого розвитку підприємств м'ясопереробної промисловості є удосконалення їхньої логістичної діяльності. Узагальнення теоретичних і методичних основ та практичних механізмів формування і здійснення логістичної діяльності зазначених підприємств довело необхідність її подальшого розвитку.

Запорукою успіху логістичної діяльності м'ясопереробних підприємств є оцінка загроз діяльності. Завдяки розробленій методології експертного методу проведено оцінку загроз логістичної діяльності.

Результати розрахунків загальної оцінки рівня загроз логістичної діяльності підприємства за допомогою адитивної функції дозволив отримати наступні результати: найвищий рівень загроз мають М'ясокомбінат «Ювілейний» – 14,75, ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань» – 13,85, ТОВ «Тулчинм'ясо» – 13,7 і м'ясна фабрика «Фаворит» – 12; середній рівень загроз мають ПП «Гармаш» – 12,95, м'ясопереробна фабрика «Алан» – 12,2 і

ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат» – 11,25. Після аналізу загрози логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості, надані практичні рекомендації заходів мінімізації загроз, реалізація яких дозволить підвищити конкурентоспроможність логістичної системи підприємства.

2. Для моделювання вибору оптимальних постачальників сировини та матеріалів вдосконалений алгоритм обґрунтування вибору постачальників сировини й матеріалів. За допомогою алгоритму виявлені основні критерії та параметри вибору постачальників для м'ясопереробної промисловості.

Складність моделювання інтегрального показника полягає в побудові і чисельній оцінці ієрархічної системи безлічі показників, які, з одного боку, можуть мати якісні характеристики, з іншого боку – чисельні характеристики. Методи нечіткої логіки дозволили формалізовані й нормовані дані сконцентрувати в єдину шкалу.

На основі розрахованих значень груп показників здійснена оцінка конкурентоспроможності постачальника сировини. Модель оцінки конкурентоспроможності постачальника сировини має вигляд наступного функціонального відображення зв'язків: $X=[x_1, x_2, x_3, \dots, x_n] \rightarrow I_B \in [0, N]$, де X – вектор впливових факторів. У результаті отримуємо нечіткий логічний висновок за визначенням рівня конкурентоспроможності постачальника сировини.

3. Для забезпечення розвитку логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості розроблено структурно-функціональну логістичну систему підприємства для даної галузі, яка має єдиний технологічний процес усієї виробничо-транспортної системи на основі інтеграції виробництва, транспортування і споживання.

У результаті проведених досліджень було виявлено проблему доставки готової продукції. У зв'язку із цим запропоновано комплексний механізм організаційно-функціональної структури транспортно-логістичної системи.

Комплексна оцінка заходів із підвищення ефективності логістичної діяльності здійснена на основі розрахунків за моделлю транспортної задачі. За її результатами обґрунтовано пропозиції для збалансування строків та обсягів надходження ресурсів і товарного асортименту реалізації м'ясних виробів з урахуванням розташування складських приміщень і відстаней від потенційних постачальників ресурсів та суб'єктів споживачів продукції.

Формування транспортно-логістичної системи має наступні переваги: зниження витрат на рух товару в загальному ланцюзі постачальник–споживач, можливе зниження цін на різні товари в результаті скорочення витрат з їх доставки; скорочення терміну реалізації товару за рахунок зниження тимчасових параметрів логістичного ланцюга; зростання загального обсягу товарообігу і, отже, поліпшення стану економіки регіону; формування матеріального балансу в регіоні шляхом урівноваження попиту споживачів і пропозиції постачальників; ресурсне забезпечення краю на більш високому рівні якості надаваних послуг.

Створення транспортно-логістичного центру забезпечить комплексне обслуговування вантажовідправників і вантажоотримувачів з наданням повного набору логістичних послуг: навантаження–розвантаження; комплектація партій вантажів; сортування, обробка і відправка вантажів різними партіями; митне супроводження й інформаційне забезпечення перевезень як у межах регіону, так і на внутрішньодержавному чи міжнародному сполученнях.

В розділі 3 використано матеріали з відповідними посиланнями на такі наукові джерела із списку літератури: [106, 126, 127, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 160, 161, 162, 163, 164].

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного дослідження отримані наступні висновки:

1. Процес розвитку суб'єктів підприємництва має певні особливості й інтерпретується неоднозначно. Тому суть даного поняття відносно м'ясопереробних підприємств слід розглядати як процес якісного вдосконалення асортименту м'ясних виробів та організаційного, кадрового, техніко-технологічного і матеріального забезпечення господарських процесів за умови виходу на параметри розширеного відтворення їх капіталу. Надання цілеспрямованості розвитку м'ясопереробних підприємств забезпечується через активізацію впровадження інновацій.

2. Складовою розвитку суб'єктів підприємництва є налагодження логістичної діяльності, яка (як елемент господарського менеджменту) є процесом планування, організації, управління сукупними потоками (матеріальними, фінансовими, інформаційними та сервісними), і яка спрямована на реалізацію логістичних операцій у напрямі мінімізації загальних витрат, максимізації якості продукції для повноти задоволення потреб споживачів і збільшення рівня прибутковості виробника.

3. Збалансованість між елементами логістичної діяльності значною мірою зумовлює ефективність підприємств м'ясопереробної промисловості. Тому визначення економічної ефективності впливу логістичної діяльності на результати їх господарської діяльності доцільно здійснювати за чотирма її характерними блоками: закупівельною, виробничою, збутовою та логістикою контролю – у напрямі оцінювання як зміни ефективності логістичної, так і загальної господарської діяльності.

4. Суттєвою передумовою ефективного здійснення логістичної діяльності підприємств м'ясопереробної промисловості є наявність розвиненої логістичної системи і належного логістичного потенціалу. Дослідження

логістичної системи України в регіональному розрізі показало, що найбільш логістично розвиненими є підприємства регіонів Дніпропетровської, Київської та Одеської областей, що підтверджується і швидким розвитком товарних потоків між ними. Результати поелементного й інтегрального аналізу динаміки логістичного потенціалу довели загальне його погіршення (зменшення інтегральних індексів складо: по Київській області – 0,06 до рівня 0,71, по Одеській – 0,06 до рівня 0,75, по Дніпропетровській – 0,01 до рівня 0,80).

5. Встановлено, що протягом досліджуваного періоду в Україні суб'єктами переробки худоби і птиці на м'ясо, залежно від регулярності роботи, були 480–550 підприємств. Спостерігається різна ринкова стійкість даних підприємств залежно від їх розмірів. У цілому кількість м'ясокомбінатів з обсягом виробництва м'ясних виробів понад 1 тис. т, залишалась практично незмінною. Такою ж стабільністю характеризувалась і їхня частка в загальному обсязі виробництва зазначеної продукції. Загальна кількість суб'єктів м'ясопереробки мала тенденцію до скорочення за рахунок дрібних підприємств. Прогнозується збереження даної тенденції у зв'язку з посиленням ветеринарного контролю за дотриманням санітарних норм забою у процесі євроінтеграції України.

6. Ефективний розвиток логістичної діяльності тісно пов'язаний з необхідністю підвищення рівня впровадження інновацій за всіма її складовими. Здійснено оцінку впливу середовища на ефективність логістичної діяльності. При цьому в якості внутрішніх чинників враховано: рівень цін підприємства на асортимент продукції, якість, привабливість упаковки, обсяги виробництва, технологічний рівень переробки м'яса та логістичних операцій, наявність зворотного зв'язку зі споживачами. У свою чергу, в якості зовнішніх чинників враховано рівень інфляції та ціни й обсяги на імпорту м'ясу продукцію. Визначені м'ясопереробні підприємства (ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат», м'ясопереробна фабрика «Алан» та м'ясокомбінат

«Ювілейний»), що більш успішно здійснюють розвиток цієї діяльності, для яких характерний акцент на опанування значної частки ринку на основі інвестування у розвиток логістичної діяльності.

7. Подальший розвиток підприємств м'ясопереробної промисловості пов'язаний із підвищенням дієвості їх логістичної діяльності, концептуальні основи здійснення якої ґрунтуються на узгодженні функцій забезпечення логістичної діяльності з функціями загального менеджменту підприємств, виокремленні спеціалізованих відповідальних за її здійснення суб'єктів, стабілізації внутрішнього стану підприємств, виборі оптимальних постачальників, оптимізації складових системи збуту продукції та використанні диференційованого і комплексного підходів до оцінювання реалізованих заходів.

8. Удосконалення порядку вибору оптимальних постачальників доцільно здійснювати шляхом обґрунтування алгоритму, критеріїв, параметрів і показників за рівнем їх конкурентоспроможності. Дана галузь суттєво залежить від обсягу сировини, що визначається поголів'ям тварин і птиці. Сформовано прогноз стану розвитку сировинної бази підприємств м'ясопереробної промисловості за допомогою експоненціального, лінійного, поліноміального, логарифмічного та степеневого трендів.

9. Суттєвим чинником удосконалення логістичної діяльності суб'єктів господарювання галузі м'ясопереробки є оптимізація логістики збуту, що пропонується здійснювати шляхом проектування маршрутів і товарного асортименту по трьох виділених зонах за критерієм віддаленості з сегментуванням споживачів за рівнем доходів та урахуванням сезонних коливань попиту. Запропоновано інструмент оцінювання рівня задоволеності споживачів від продукції м'ясопереробних підприємств за критеріями: ціна, якість, склад, доступність та асортимент.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Кучкова О.В., Колесніков Є.В. Теоретичне обґрунтування взаємозв'язку логістичних потоків промислового підприємства. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2015. № 1 (11). С. 102–108.
- 2 Бушер Д., Тиндол Г. Эффективность логистики. Москва : НИИМС, 1988. 262 с.
- 3 Кучкова О.В. Теоретико-методологічні засади побудови системи логістики промислового підприємства. *Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ*. 2015. № 2 (2). С. 103–107.
- 4 Krawczyk S. Zarządzanie procesami logistycznymi, PWE, Warszawa 2001, 42 с.
- 5 Плоткин Б.К. Основы логистики: учебное пособие. Л. : ЛЭФИ, 1991. 54 с.
- 6 Смахов А.А. Основы транспортной логистики. Москва : Транспорт, 1995. 197 с.
- 7 Пудичева Г. Логістика: сутність поняття та еволюція концепцій розвитку. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2019. С. 94–112.
- 8 Аникина Б.А. Логистика: Учебное пособие. Москва : ИНФРА- М, 1997. 326 с.
- 9 Литвиненко В.А., Родников А.Н. Логістика і маркетинг в управлінні виробництвом. Оглядова інформація. Матеріально-технічне постачання. Серія 3. *Застосування математичних методів, обчислювальної техніки і оргтехніки в матеріально-технічному постачанні*. Москва : ЦНДІ-ТЕМС. № 1. 1991. 68 с.
- 10 Гордона М.П. Ринок і логістика. Москва : Економіка, 1993. 144 с.

11 Гордон М.П., Тішкін Е.М., Усков Н.С. Як здійснювати економічну доставку товару вітчизняному і зарубіжному покупцеві. Москва : Транспорт, 1993. 64 с.

12 Новіков О.А., Семененко А.І. Виробничо-комерційна логістика. Навчальний посібник. СПб : СПбУЕіФ, 1993. Ч. I. – 164 с, Ч. II. – 44 с

13 Семененко А.І. Підприємницька логістика. – СПб : СПбУЕіФ, 1994. Ч. I. – 124 с, Ч. II. – 175 с.

14 Домніна С.В. Досвід роботи транспортно-експедиційних фірм за кордоном, їх роль в організації систем логістики. Москва : АСМАП, 1994. 43 с.

15 Афанасьєва Н.В. Транспортні системи і російські реформи. СПб : СПбУЕіФ, 1995. 147 с.

16 Залманова М.Є. Закупівельна та розподільна логістика: Навчальний посібник. Саратов : Саратовський державний технічний університет, 1992. 80 с.

17 Смахов А.А. Введення в логістику. Москва : Транспорт, 1993. 112 с.

18 Родников А.Н. Логістика: термінологічний словник. – Москва: Економіка, 1995.

19 Крикавський Є.В. Логістика: навчальний посібник. Львів: Видавництво Державного університету «Львівська Політехніка», 1999. 264 с.

20 Ларіна Р.Р. Логістика: Навчальний посібник. – Дніпропетровськ : ВІК, 2005. 335 с.

21 Омельченко В.Я. Стратегия развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики: монография. Донецк: ДонНУ, 2008. – 370 с.

22 Залманова М.Є., Новіков О.А., Семененко А.І. Виробничо-комерційна логістика: навчальний посібник. Саратов : Саратовський державний технічний університет, 1995. 76 с.

23 Буркинський Б.В., Горячук В.Ф. Капіталізація економіки регіонів України: монографія. Одеса : ППРЕД НАНУ, 2014. 293 с.

- 24 Академічний тлумачний словник української мови
<http://sum.in.ua/s/potik> (дата звернення: 06.02.2020)
- 25 Блейхер О. Логистика: учеб. пособие. Томск : ТПУ, 2009. 102 (С. 12)
- 26 Коніщева Н.Й., Трушкіна Н.В. Управління логістичною діяльністю промислових підприємств. *Економіка промисловості*. 2005. № 1. С. 114–123
- 27 Коніщева Н.Й., Трушкіна Н.В. Управління логістичною діяльністю промислових підприємств. *Економіка промисловості*. 2005. № 1. С. 114–123.
- 28 Левкин Г.Г. Логистика: теория и практика. Ростов-на-Дону, 2009. 221 с
- 29 Миротин Л.Б. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения, процедуры: учеб. пособие. Москва, 2002. 252 с.
- 30 Сумець О.М. Логістичні системи і ланцюги поставок: навч. посібник. Київ, 2012. 220 с.
- 31 Тюріна Н.М., Гой І.В., Бабій І.В. Логістика: навч. посібник. Київ, 2015. 392 с.
- 32 Логістичний менеджмент: конспект лекцій для студентів спеціальності «Міжнародні економічні відносини» усіх форм навчання / укл. Л.Л. Ковальська. Луцьк: РРВВ Луцького НТУ, 2016. 176 с
- 33 Окландер М.А. Логістика: підручник. Київ, 2008. 346 с.
- 34 Степанов В.И. Логистика: учебник. Москва, 2016. 566 с.
- 35 Логистика и управление цепями поставок: учебник для академического бакалавриата / под ред. В.В. Щербакова. Москва, 2015. 582 с.
- 36 Ткачова А.В. Загорна Т.О. Управління логістичною діяльністю промислових підприємств: монографія. Донецьк: Ноулідж, 2012. 260 с.
- 37 Скриньковський Р.М. Діагностика логістичної діяльності підприємства: теоретико-методичні аспекти. *Молодий вчений: науковий журнал*. 2015. № 3 (18). Ч. 2. С. 48–51.

38 Мельникова К.В. Методичний підхід до матеріального стимулювання менеджерів з логістики. *Проблеми економіки*. 2014. № 1. С. 236–240.

39 Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой. Москва: ИНФРА-М, 2005. 797 с.

40 Міщук І. Формування систем логістики у підприємствах кооперативної торгівлі. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. *Логістика*. 2008. № 633. С. 451–457.

41 Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок. Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2003. 503 с.

42 Дональд Дж. Бауерсокс, Дейвід Дж. Класс [Бауэрсокс Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. Москва : Олимп-Бизнес, 2001. 640 с.

43 Сергеев В.И. Логистика в бизнесе : [учебник]. Москва : ИНФРА-М, 2001. 608 с.

44 Тридід О.М. Таньков К.М., Леонова Ю.О. Логістика: [навч. посібник]. Київ : ВД «Персонал», 2008. 176 с.

45 Академічний тлумачний словник української мови <https://eslovnuk.com> (дата звернення: 07.02.2021)

46 Євсєєва Г.В. Промислове підприємство як об'єкт логістичного впливу. *Збірник тез доповідей всеукраїнської науково-практичної конференції*. Київ : НУХТ, 2006. 48 с.

47 Каточков В.М. Вопросы методологии логистики взаимодействующих потоковых процессов. *Известия Челябинского научного центра. Экономика и менеджмент*. 2005. № 3 (29). URL: : lib.usue.ru/avtoref/Katochkov.pdf (дата звернення: 07.02.2021)

48 Бакаєв Л.О. Обіговість оборотних активів в управлінні інвестиціями: навчальний посібник. Київ : КНЕУ, 2009. 23 с.

49 Гойко Ф. Методи оцінки ефективності фінансових потоків та пріоритетні напрями їх реалізації. Київ : Віра, 1999. 132 с.

50 Курмаєв П.Ю. Теоретичні аспекти ефективного функціонування підприємств логістичних систем регіонів. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2006. № 1. С. 45–49.

51 Федоренко В.Р. Інвестиційний менеджмент: Навчальний посібник. Київ : МАУП, 2007. 146 с.

52 Кучкова О.В. Логістична інформаційна система промислового підприємства в Україні. *Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ*. 2016. № 1 (3). С. 89–93.

53 Анікіна Б.А. Логістика: навчальний посібник. Москва : ИНФРА-М, 1997. 327 с.

54 Кучкова О.В. Теоретичне обґрунтування взаємозв'язку логістичних потоків промислового підприємства. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2015. № 1 (11). С. 102–108.

55 Алькема В.Г., Сумець О.М. Логістика: Теорія та практика: навчальний посібник. Київ : Професіонал, 2008. 270 с

56 Кучкова О.В., Колесников. В.П. Сучасний стан та перспективи розвитку складської нерухомості України. *Прометей, регіональний збірник наукових праць з економіки*. 2014. № 2 (44). С. 185–188.

57 Козак В., Радецька О. До обґрунтування поєднання сучасних маркетингових і логістичних систем. *Економіст*. 2003. № 12. С. 51–53.

58 Гунькало А.В., Байцар Р.І. Оцінювання задоволеності споживачів в системі менеджменту. *Маркетинг та логістика в системі менеджменту: VI Міжнар. наук.-практ. конф., Львів, 9–11 листопада 2006 р.* Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2006. С. 79–80.

59 Загородній А.Г., Коваль З.О. Система показників оцінювання взаємозв'язків підприємства зі споживачами його продукції. *Маркетинг та логістика в системі менеджменту: VI Міжнар. наук.-практ. конф., Львів, 9–*

11 листопада 2006 р. Львів : Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2006. С. 107–108.

60 Яценко В. Логистика – новая игрушка или стратегическая функция компании? Критерии эффективности работы логистики. *Транспорт і логістика*. 2007. № 5 (19). С. 36–38.

61 Таньков К.М. Концептуальні положення організації сервісного забезпечення продукції підприємства. *Економіка розвитку*. 2007. № 1 (41). С. 97–102.

62 Миротин Л.Б., Ташбаев І.Э. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры. Москва : ИНФРАМ, 2003. 252 с.

63 Бубнов С.А. Проектирование логистических систем и цепей поставок. URL: http://www.bestlog.su/public/Designing_supply_chain.pdf (дата звернення: 11.08.2019).

64 Бубнов С.А. Требования к автомобильной логистической цепи (часть 1): URL:www.bestlog.su/public/tr2.pdf (дата звернення: 11.08.2019)

65 Аникин Б.А., Родкина Т.А. Логистика: учеб. пособие, 3-е изд., пер. с англ. Москва : Проспект, 2014. 218 с

66 Посилкіна О.В., Хромих А.Г. Діагностика потенціалу внутрішньої логістичної інтеграції процесівна вітчизняних фармацевтичних підприємствах. *Фармаком*. 2013. № 3. С. 90–98.

67 Иванова М.І. Управління логістичною системою кластера промислових підприємств: дис. д-ра ек. наук : 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Кривий Ріг, 2018. 592 с.

68 Ткачова А.В. Економічний механізм управління логістичною діяльністю металургійних підприємств. *Ефективна економіка*. 2011. № 5. URL:<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=563> (дата звернення: 24.05.2019).

- 69 Величко О.П. Методика оцінювання розвитку логістики підприємства. *Актуальні проблеми економіки*. 2013. № 8. С. 45–54.
- 70 Маргунова В.И. Логистика: учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по экономическим специальностям. Минск : Высшая школа, 2013. 507 с.
- 71 Канке А.А., Кошечая И.П. Логистика: учебник, 2-е изд. Москва : Форум, 2016. 384 с
- 72 Гайдаенко А.А. Логистика. Москва : КноРус, 2014. 267 с
- 73 Логистика: учебное пособие / И.М. Баско и др. – Минск : Белорусский государственный экономический университет, 2013. 431 с.
- 74 Колодка Я.В. Особливості та оптимізація логістичних систем підприємств сільськогосподарської галузі. *Інноваційна економіка*. 2014. № 2. С. 131–136. URL: : http://nbuv.gov.ua/UJRN/inek_2014_2_21 (дата звернення: 04.09.2018).
- 75 Малюкова С.М., Герасимова Г.Е. Инструменты управления логистическими затратами в цепях поставок. *Актуальные проблемы экономики*. 2014. № 1. С. 82–89.
- 76 Kuchkova O.V., Kalafat U.M. Analysis of the warehouse real estate market and prospects for its development in Ukraine. *Economic Bulletin of the State Higher Educational Institution of the Ukrainian State University of Chemical Technology*. 2018. № 1 (5). С. 128–131.
- 77 Кучкова О.В., Архирейська Н.В. Логістичний потенціал України в міжнародному рейтингу. *Бізнес Інформ*. 2017. № 1 (468). С. 39–43.
- 78 World Bank. Doing Business: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises. Washington, DC: World Bank Group. 2016. <http://ipi.worldbank.org> (дата звернення: 17.02.2016)
- 79 Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy. *The International Bank for Reconstruction and Development. – The World Bank. – Access*

mode. http://siteresources.worldbank.org/INTTTLF/Resources/LPI2016_for_web.pdf

80 Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. Москва : Олимп-Бизнес, 2008. 640 с.

81 Федоришина Е. Индекс эффективности логистики 2016 – Германия снова лидирует. <http://ekonomika.eizvestia.com/full/638-indeks-effektivnosti-logistiki-2016-germaniya-snova-lidiruet> (дата звернення: 17.05.2019)

82 Mishura V., Volodchenko V. Improvement of logistic activity in control system an industrial enterprise <http://ekonomika.eizvestia.com/full/638-indeks-effektivnosti-logistiki-2016-germaniya-snova>

83 Кучкова О.В., Архирейська Н.В. Розвиток логістичних послуг в Україні. *Збірник наукових праць Подільського державного аграрно-технічного університету*. 2012. № 20 (2). С. 379–383.

84 Аутсорсинг услуг для бизнеса: кому выгодно и сколько стоит. *Росбизнес консалтинг*. <http://spb.rbcplus.ru/news/5937dd7e7a8aa948f2805574> (дата звернення: 24.05.2019)

85 Лукинский В.С., Лукинский В.В., Плетнева Н.Г. Логистика и управление цепями поставок. Москва : Юрайт, 2016. 359 с.

86 Чувикова В.В., Мочалин С.М. Особенности интеграции в цепи поставок для повышения ее эффективности. *Логистика – Евразийский мост: Материалы VIII Международной научно-практической конференции*. 2013. С. 570–574.

87 Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки. 2-е издание, переработанное и дополненное. Киев : Вища школа, 1986. 447 с.

88 Носков А.А. Методы оценки эффективности транспортно-логистических операций в цепях поставок: дис. ... канд. эконом. Наук. СПб.: СПбГИЭУ, 2012. С. 84-27

89 Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, від 30 травня 2018 р. № 430-р
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

90 Величко О.П. Логістичне забезпечення сільськогосподарського виробництва великих аграрних компаній. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2012. № 1 (56). С. 118–123.

91 Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2е изд. / [Пер. сангл. Н.Н. Барышниковой, Б.С. Пинскера]. Москва: ЗАО «ОлимпБизнес», 2012. 640 с.

92 Корженевская Н.Л. Зоны риска экспортного потенциала Украины. *Наука, образование, культура: международная научно-практическая конференция, посвященная 26-ой годовщине Комратского государственного университета, 10 февраля 2017 года: сборник тезисов* / науч. ком. Захария С.К., Раковчена Т.И. Комрат: Комратский государственный университет. 2017 (Тірогр. "A&V Poligraf"). С. 59-60.

93 Короткий Ю.В. Оцінка логістичних ризиків машинобудівельного підприємства. *Економічні науки*. Серія «Облік і фінанси». 2014. С. 159–167.

94 Стерлигов К. Механизмы управления рисками в логистике. *Логистика и система*. № 4 (апрель) 2006. С. 49–55.

95 Эффективность логистического управления: учебник для вузов / под общ. ред. д. т. н., проф. Л.Б. Миротина. Москва : Издательство «Экзамен», 2004. 448 с.

96 Плетнева Н.Г. Анализ рисков логистики и цепей поставок: подход к классификации и алгоритм принятия решений. *Вестник ИНЖЭКОНа. Сер. Экономика*. Вып. 4 (13). СПб. : СПбГИЭУ, 2006. С. 213–220.

97 Кичаева Т.Ю. Управление логистическими рисками сети дистрибьюторов молочной продукции: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Самара 2013. 24 с.

98 Яхнеева И.В. Организация управления рисками в цепях поставок. *Экономическая система XXI века: новые подходы к управлению предприятиями, отраслями, комплексами* / А.В. Бурков и др., под ред. А.В. Буркова. Йошкар-Ола: Коллоквиум, 2012. 186 с.99

100 Академічний тлумачний словник української мови <https://eslovnuk.com/> ризик (дата звернення 06.02.2020)

101 Гришко В.В., Гунченко М.В. Системний аналіз ризиків у логістичній діяльності промислового підприємства. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. С. 54–58.

102 Побольнак Н.Ю. Класифікація ризиків та методи їх зниження. *Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка»*. 2002. № 457. С. 23–32.

103 Мамчин М.М., Русановська О.А. Вплив логістичних ризиків на підвищення ефективності діяльності підприємств. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2011. № 720. С. 45–51.

104 Кучкова О.В. Підвищення ролі логістичних послуг в Україні. *Бізнес Інформ*. 2011. № 10. С. 109–111

105 Управление цепями поставок: Справочник издательства "Gower" / под ред. Дж. Гатторны; пер. с 5-го англ. изд.] –М.:ИНФРА-М, 2012. –670 с.

106 Державна служба статистики України. URL: : www.ukrstat.gov.ua

107 Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період. Київ : НІСД, 2011. 48 с.

108 Кучкова О.В., Доценко Г.Є., Козлов Я.М. Обґрунтування теоретичних основи логістичного потенціалу регіону. *Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ*. 2017. № 1 (4). С. 68–71.

109 Кучкова О.В. Оцінка логістичного потенціалу підприємства в управлінні регіоном. Колективна монографія. Дніпро, 2017. 486–501 С.

110 Ковальська Л.Л., Савка Б.Р. Формування та розвиток логістичної інфраструктури регіону. *Вісник Національного університету «Львівська політехна»*. 2012. № 749. С. 410–416.

111 Окландер М.А. Логістика: підручник. Київ : Центр учбової літератури, 2008. 346 с.

112 Головне управління статистики у Київській області. URL: : <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua>.

113 Головне управління статистики у Дніпропетровській області. URL: <http://www.dneprstat.gov.ua>.

114 Головне управління статистики у Одеській області. URL: <http://www.od.ukrstat.gov.ua>.

115 Кучкова О.В. Білоброва О.В. Оцінка логістичного потенціалу підприємства в управлінні регіоном. *Організаційно-економічний механізм збалансованого розвитку регіонів. Фінансово-економічна безпека : колективна монографія / під заг. та наук. ред. проф. В.І. Дубницького*. Дніпро : Укр. держ. хім.-тех. ун-т, 2017. 501 с.

116 Апопія В.В. Організація торгівлі: підручник. 2-ге видання перероблене та доповнене. Київ : Центр навчальної літератури, 2005. 616 с.

117 Герасимчук З.В. Стратегічні пріоритети розвитку регіональних логістичних систем. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11985/1/97.pdf>

118 Kuchkova O., Govorukha V. An Estimation of the Logistics Potential of Enterprises in the Region's Management. *Montenegrin Journal of Economics*. 2018. Vol. 14. № 2. С. 79–89.

119 Livestock commodities URL: <http://www.fao.org/3/y4252e/y4252e05b.htm>

120 Meat URL: https://ucab.ua/ua/doing_agribusiness/ agrarni_rinki/myaso

121 Іщук С. Сучасний стан і ключові тенденції промислово виробництва м'яса в регіонах України. *Регіональна економіка та економіка природокористування*. 2020. № 1. С. 54-59

122 Pro-Consultin. Ринок ковбасних виробів в Україні - аналітичний огляд [Електронний ресурс] / Pro-Consultin. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://pro-consulting.ua/ua/pressroom/rynok-kolbasnyh-izdelij-v-ukraine-analicheskij-obzor>. (дата звернення: 04.05.2020).

123 Kuchkova O.V., Avramenko A.I. Main strategies for the development of marketing commodity policy. *Economic Bulletin of the State Higher Educational Institution of the Ukrainian State University of Chemical Technology*. 2018. № 2 (8). С. 104–109.

124 Український ринок м'яса і ковбаси: аналіз. URL: <https://koloro.ua/ua/blog/issledovaniya/ukrainskiy-rynok-myasa-i-kolbasy-analiz.html> (дата звернення: 04.11.2020).

125 Державна служба статистики України. Середні ціни виробників (послуги). URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 04.11.2020).

126 Державна служба статистики України. Статистичний збірник «Сільське господарство України». URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 04.11.2020).

127 Державна служба статистики України. Статистичний збірник «Тваринництво України». URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 04.11.2020).

128 Державна служба статистики України. Економічна статистика / Економічна діяльність / Промисловість / Виробництво промислової продукції за видами. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 04.11.2020).

129 Державна служба статистики України. Економічна статистика / Економічна діяльність / Промисловість / Виробництво промислової продукції за видами. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 04.11.2020).

130 Державна служба статистики України. Середні споживчі ціни на товари (послуги). URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 04.11.2020).

131 Державна служба статистики України. Економічна статистика / Економічна діяльність / Промисловість / Виробництво промислової продукції за видами. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 04.11.2020).

132 Державна служба статистики України. Економічна статистика / Економічна діяльність / Промисловість / Виробництво промислової продукції за видами. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 04.11.2020).

133 Державної служби статистики Дніпропетровської області. URL: <http://www.dneprstat.gov.ua>.

134 Тюрин А.Ю. Проблемы регионального транспортного обслуживания предприятий пищевой промышленности. *Региональная экономика: теория и практика*. 2010. № 28. С. 61–68.

135 Кучкова О.В. Перспективи розвитку професійної складської нерухомості в Дніпропетровській області. *Прометей, регіональний збірник наукових праць з економіки*. 2014. № 1 (43). С. 135–139.

136 Загорна Т.О. Конкурентна динаміка роздрібної торгівлі: теорія, діагностика, моделювання. *Донецьк : Ноулідж*, 2013. 156 с.

137 Седікова І. О. Сучасний стан та система управління підприємств м'ясопродуктового підкомплексу. *Науковий вісник Херсонського національного університету*. 2015. № 15. С. 109–113

138 Міністерство транспорту та зв'язків України. URL: <http://www.mintrans.gov.ua>

139 Маселко Т.Є., Шевченко С.Г. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції. *Науковий вісник*. 2007. № 17 (2). С. 301–305.

140 Плоткин Б.К. Научно-практические вопросы логистики и управления цепями поставок. СПб. : СПбГУЭФ, 2012. 79 с.

141 Kolodka Ya.V. Features and optimization of logistics enterprises of the agricultural sector, *Innovatsiina ekonomika*, 2014. Vol. 2 (51), pp. 131–136

142 Кучкова О.В. Дослідження конкурентоспроможності логістичної системи Дніпропетровського регіону на основі STEP- і SWOT-аналізу. *Економічний аналіз. Збірник наукових праць*. 2014. Том 16. № 1. С. 79–85

143 Кузнецова А.А., Бадюков В.Ф. Основные виды рисков транспортно-логистических предприятий на примере ПАО «Совфрахт». *Хабаровский государственный университет экономики и права*. 2017. С 1–5

144 Куртов А.І., Полікашин О.В., Потіхенський А.І. Моделювання в економіці та в управлінні проектами. *Вісник Харківського національного університету Повітряних Сил*. 2017. С. 118–122

145 Штимер Л.Т. Стратегический анализ потенциалу материальных ресурсов предприятия : 08.00.09. Тернопіль, 2014. 213 с

146 Грабовецький В.Є. Методи експертних оцінок: теорія, методологія, напрямки використання. Вінниця : ВНТУ. 2010. С. 170–172

147 Бадюков В.Ф. Управление логистическими рисками в цепях поставок : методические указания и задания по выполнению контрольной работы для студентов 5-го курса заочной формы обучения специальности 080506 «Управление логистическими рисками в цепях поставок» / сост. д-р физ.-мат. наук, проф. В. Ф. Бадюков. Хабаровск : РИЦ ХГАЭП, 2009. – 40 с.

148 Гордон М. П. Финансы и статистика, / М. П. Гордон. – Москва: Экономика, 1993. – 144 с

149 Кучкова О.В., Колесников В.П. Планування оптимального розміру запасів у виробничій програмі підприємства. *Економічний вісник ДВНЗ УДХТУ*. 2016. № 1 (4). С. 124–129.

150 Вітвіцький В.В. Автоматизовані системи управління продуктивністю агропромислового комплексу України. *Актуальні Проблеми Економіки*. 2006. № 9. С. 26–32

151 Єршова О.Л. Моделі, методи та засоби інформаційної технології прийняття управлінських рішень в соціально-економічних системах. Київ : Либідь, 2006. 21 с

152 Заболотский В.П., Оводенко А.А., Степанов А.Г. Математические модели в управлении: учеб. пособие. СПб : СПбГУАП, 2011. 196 с

153 Зайченко Ю.П. Дослідження операцій. Київ : Віпол, 2001. 688 с.

154 Копитко В.І. Реформування та регулювання економіки регіонального агропромислового комплексу. Львів : Львівський державний аграрний університет, 2012. 550 с

155 Управлінське обстеження сильних і слабких сторін підприємства
URL: <http://www.management.com.ua/marketing/mark030-4>. 7.

156 Дудар Т.Г., Волошин Р.В. Основи логістики. Київ : Центр учбової літератури, 2012. 169 с.

157 Про затвердження Інструкції про порядок і умови поставки, закладення, зберігання і відпуску замороженого м'яса та списання природних утрат його ваги, що утворилися при зберіганні та перевезенні, від 17 квітня 2008 р. № 335/15026. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0335-08#Text>

158 Гаврилюк Г.В. Методи та моделі прогнозування затрат праці для стадії експлуатації за кресленнями виробів : дис. канд. екон. наук: 08.00.11. Хмельниц. нац. ун-т. Хмельницький, 2012. 200 с.

159 Ляшенко І.О. Ресурсозбереження у забезпеченні економічної ефективності діяльності деревообробних підприємств : дис. ... канд. екон. наук. : 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Національний технічний ун-т України «Київський політехнічний інститут». Київ, 2014. 249 с.

160 Тюрин А.Ю. Проблемы регионального транспортного обслуживания предприятий пищевой промышленности. *Региональная экономика: теория и практика*. 2010. № 28. С. 61–68.

161 Денисенко М.П., Шморгун Л.Г., Марунич В.С., Харута В.С. Організація та проектування логістичних систем. Київ, 2016. 156 с

162 Кучкова О.В. Формування концепції регіональної транспортно-логістичної системи/ Збірник тез доповідей III Міжнародного євразійського конгресу економіки і соціальних наук, Дніпро: ДВНЗ УДХТУ, 2018. – С. 134–136

163 Сергеев В.И. Корпоративная логистика, 300 ответов на вопрос профессионалов Москва : ИНФРА-М, 2004. 976 с.

164 Ларіна Р.Р. Теоретико-методологічні основи формування регіональних логістичних систем. Дис. док. економ. наук: 08.10.01. Донецьк, 2005. 490 с.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Таблиця А

Визначення поняття «логістика», їх родові поняття та істотні ознаки

№ п/п	Визначення	Родове поняття	Істотні ознаки	Автори визначення
1	логістика – це наукова дисципліна про управління потоками в системах	наукова дисципліна	управління потоками в системах	Домніна С.В.
2	логістика – процес управління виробництвом, рухом та зберігання матеріалів, виробів і товарів, а також супутніх їм інформаційних потоків за допомогою організації каналів товароруку, так що поточні і майбутні витрати мінімізуються за умови високоефективного (надійного) виконання і доставки замовлень	процес	організації , управління каналів товароруку	Смехов А. А.
3	логістика – науковий напрямок, вчення про планування, управління і спостереженні (відстеженні) при русі матеріальних і інформаційних потоків у виробничих і енергетичних системах	науковий напрямок	планування, управління і спостереження, рух матеріальних і інформаційних потоків	Смехов А. А.
4	логістика як наука вивчає потокові процеси в економіці, зокрема, управління рухом товару або управління матеріальними ресурсами для потреб постачання – ці потоки обумовлені процесами купівлі–продажу та у свою чергу породжують грошові (фінансові потоки)	наука	потокові процеси, управління рухом товару або управління матеріальними ресурсами для потреб постачання	Плоткін Б. К.
5	логістика – комплексний напрямок в науці, що охоплює проблеми управління матеріальними та інформаційними потоками в їх взаємодії	комплексний напрямок в науці	управління матеріальними та інформаційними потоками в їх взаємодії	Литвиненко В. А., Родников А. Н.

Продовження табл. А

6	логістика – наука про планування, організації, управління, контроль і регулювання руху матеріальних і інформаційних потоків в просторі і в часі від їх первісного джерела до кінцевого споживача	наука	планування, організація, управління, контроль, регулювання руху матеріальних і інформаційних потоків	Анікіна Б. А
7	логістика - господарювання, що полягає в ефективному управлінні матеріальними потоками в сферах виробництва і обігу	науково-практичний напрямок	управлінні матеріальними потоками в сферах виробництва і обігу	Гордон М. П.
8	логістика - наука про раціональної організації виробництва і розподілу, що дозволяє комплексно з системних позицій охоплювати питання постачання, організувати збут і розподіл	наука	раціональна організації виробництва, розподіл, збут товару	Тішкін Е. М., Усков Н. С
9	логістика - процес планування, реалізації, контролю витрат переміщення та зберігання матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції, а також пов'язаної з ними інформації про постачання товарів від місця виробництва до місця споживання відповідно до вимог клієнта	процес	планування, реалізації, контролю витрат переміщення та зберігання товарів, постачання товарів	Новіков О. А., Семененко А. І.
10	логістика - організація системи, що включає виробництво, зберігання, транспортування і розподіл продукції з максимальним прибутком	організація системи товароруку	виробництво, зберігання, транспортування і розподіл продукції	Семененко А. І. Домніна С.В.
11	логістика - інструментарій ефективної взаємодії продуктивних сил суспільства шляхом системної організації та оптимізації матеріальних та інформаційних потоків	науковий інструментарій	системна організація та оптимізація матеріальних та інформаційних потоків	Афанасьєва Н. В.

Продовження табл. А

12	логістика - наука про організацію та планування матеріальних ресурсів у суспільному виробництві (на всіх його ділянках) і управління цим процесом	наука	організація та планування матеріальних ресурсів	Залманова М.Є.
13	логістика - це наука про планування, контроль і управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, що здійснюються в процесі доведення сировини і матеріалів до виробничого підприємства, внутрішньозаводської переробки сировини, матеріалів і напівфабрикатів, доведення готової продукції до споживача, відповідно до інтересів і вимогами останнього, а також передача, зберігання і обробка відповідної інформації	наука	планування, контроль і управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями	Родников А. Н.
14	логістика –наука про оптимальне управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в економічних адаптивних системах із синергічними зв'язками	наука	управління матеріальними, сервісними, інформаційні, фінансові системах із синергічними зв'язками	Крикавський Є.
15	логістика - це наука про планування, управління і контроль за рухом матеріальних та інформаційних потоків у будь-яких системах	наука	планування, управління і контроль за рухом матеріальних та інформаційних потоків у будь-яких системах	Колобов А., Омельченко І.

Продовження табл. А

16	логістика - концепція прогнозування, заснована на досягненні високого рівня надійності управління процесами доставки, і тому здійснення цієї концепції забезпечує бізнесменам відносну стабільність їх діяльності в умови невизначеності середовища	концепція	забезпечення стабільності діяльності в умови невизначеності середовища	Смєхов А. А.
17	логістика – інтегральний інструмент менеджменту, що сприяє досягненню стратегічних, тактичних або оперативних цілей організації бізнесу за рахунок ефективного з погляду зниження загальних витрат і задоволення вимог кінцевих споживачів щодо якості продукції і послуг управління матеріальними і/або сервісними потоками, сукупними їм потоками інформації і фінансових коштів	інтегральний інструмент менеджменту	управління матеріальними, сервісними, інформаційними та фінансовими потоками, задоволення вимог кінцевих споживачів щодо якості продукції і послуг управління матеріальними і/або сервісними потоками.	Сергєєва І.
18	логістика –науково-практичний напрям господарювання, який полягає в плануванні, управлінні, здійсненні та контролі корисного та рентабельного руху сировини, напівфабрикатів та готової продукції від місця виготовлення до місця споживання з метою задоволення потреб споживачів	науково-практичний напрям	планування, управління, здійснення та контроль руху товарів та готової продукції від місця виготовлення до місця споживання з метою задоволення потреб споживачів	Ларіна Л.

ДОДАТОК Б

Таблиця Б

Зовнішня торгівля України товарами з 2010 по 2019 роки

Роки	Країни СНД	Інші країни світу	Європа	Країни ЄС (28)	Азія	Африка	Америка	Австралія і Океанія	Усього
Експорт, тис. дол. США									
2010	6916,4	36348,3	17901,9	17533,4	12967,3	4047,7	1207,9	71,9	43264,7
2015	7025,2	40309,8	20606,0	20157,0	13754,1	4127,0	1620,0	48,6	47335,0
2019	–	–	26739,5	20750,7	16646,1	4971,5	1467,9	59,0	70634,7
Імпорт, тис. дол. США									
2010	11477,9	38129,3	22922,4	20799,4	10679,4	719,0	3615,6	151,4	49607,12
2015	13209,1	43978,5	25370,8	23216,5	13617,3	757,9	4110,6	69,3	57187,6
2019	–	–	38001,9	25012,2	17394,5	819,2	4397,7	116,8	85742,3

ДОДАТОК В

Таблиця В

Динаміка обсягів експорту-імпорту товарів за регіонами України, у % до загального обсягу [106]

Область	2010		2015		2019	
	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт
Винницька	1217714	407075,5	1429320,3	563048,7	1455291,3	631638,3
Волинська	689287,7	1334974	719980,9	1368504,4	694002,3	1455943
Дніпропетровська	7052759,5	4609551,3	7722596,4	5264893,3	7907150,3	5522187,7
Донецька	4432600,2	2033912,3	4845441,4	2247213,8	4631582,6	2224441,9
Житомирська	589727,3	449904,4	661860,8	531984,2	719034,6	568590,4
Закарпатська	1446423,2	1341735,6	1658975,7	1515819,8	1489957,9	1471227,2
Запорозька	2980860,6	1328178,1	3377247,5	1762838,2	3080637,8	1529754,4
Івано-Франківська	665400,5	637204,4	871353,5	833540,8	911442,7	831778,5
Київська	1748405,8	3404074,6	1856333	3642341,6	1948367,6	4112295,7
Кіровоградська	415614,8	236115	521761	263055,7	707025,4	250126,2
Луганська	233904,7	273151,6	202920,8	285036	152851,1	252961,3
Львівська	1585154,1	2180388,2	1895635,5	2707300,7	2202053,5	3087739
Миколаївська	1900646,2	781715,6	2112586,3	740041,3	2152519,2	988468,5
Одеська	1813852,2	1427930,8	1668313,7	1546963,6	1384102,9	1881084,2
Полтавська	1864524,1	1149719,4	1905900,9	1359553,2	2102409,2	1360177,2
Рівненська	383300,6	341245,3	410890,2	298790,4	440168,9	382551,2
Сумська	672733,3	551131,3	802120,7	723283	883366,5	656521,1
Тернопільська	380193,7	351695,2	452483,7	419019,5	434264,4	450079,8
Харківська	1191537,1	1619368,9	1278984,9	1738890,7	1415060,5	1745800,6
Херсонська	289153,3	201428	269932,7	327736,7	268128,7	407103,5
Хмельницька	467642,2	414264,3	638152	446557,1	642345,9	563970,4
Черкаська	617781,3	403227,5	785641,5	398120,2	863521,7	477387,1
Черновецька	149780,6	113196,8	200132,6	139620,2	213837,3	208610
Чернігівська	625068,7	445058,4	754951,9	483320,3	807323,7	419383,5
м.Київ	9738299,2	19848604,5	10248192,3	23536557,9	12491400,9	25690337,3

* Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

ДОДАТОК Г

Таблиця Г

Роздрібний товарооборот, млн.грн [Ошибка! Закладка не определена.]

Область	2010	2015	2019
Вінницька	12308,8	14482,1	18424
Волинська	9606,1	10288,3	12119
Дніпропетровська	55952	65855,6	79404,9
Донецька	15558,9	18978,5	23003,9
Житомирська	12178	14333,2	16551,3
Закарпатська	12170,4	13575,9	15027,9
Запорізька	25630,8	27669,7	32944
Івано-Франківська	11454,9	13119,2	15794,2
Київська	42053,7	50396,4	64238,5
Кіровоградська	10452,3	11626	13611,1
Луганська	3183,5	4361	5123
Львівська	37386,7	42741,1	50104,3
Миколаївська	13111,3	14824,2	17366,5
Одеська	47879,7	52993	63673,5
Полтавська	16742,9	19587,9	22269,5
Рівненська	9407	10673,1	12631,6
Сумська	9752,3	11522,3	13038,2
Тернопільська	6544,3	7136,5	8848,5
Харківська	45990	51650	58729,9
Херсонська	12833	14737,8	16543,3
Хмельницька	11398,4	11596,1	13870,7
Черкаська	11185,7	12588,1	15147,9
Чернівецька	7214,8	8031,1	8376,9
Чернігівська	10192,2	11521,6	12710,5
м. Київ	137597	152755,6	185651,1

* Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м.Севастополя.

ДОДАТОК Д

Таблиця Д

Динаміка валового регіонального продукт, млн. грн. [106]

Область	2010	2015	2019
Вінницька	74411	92427	111498
Волинська	35744	51972	60448
Дніпропетровська	244478	313830	369468
Донецька	137500	166404	192256
Житомирська	47919	61470	77110
Закарпатська	32390	43043	52445
Запорізька	104323	130377	147076
Івано-Франківська	51404	63850	78443
Київська	128638	157043	198160
Кіровоградська	46021	53031	64436
Луганська	31356	30285	35206
Львівська	114842	147404	177243
Миколаївська	57815	69371	79916
Одеська	119800	149530	173241
Полтавська	116272	150904	174147
Рівненська	39469	48836	56842
Сумська	46287	56530	68489
Тернопільська	31072	40747	49133
Харківська	154871	187454	233321
Херсонська	38743	47868	55161
Хмельницька	48859	63882	75646
Черкаська	59412	73176	93315
Чернівецька	21239	28591	33903
Чернігівська	43362	56672	70624
м.Київ	559140	699185	833069

* Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м.Севастополя

**Джерело: Складено за даними Укрстат

ДОДАТОК Ж

Таблиця Ж

Динаміка капітальних інвестицій за регіонами України з 2010 року до 2019 року у % до загального обсягу інвестицій, млн грн [106]

Область	2010	2015	2019
Вінницька	11080,3	16525,4	15524,2
Волинська	6521,7	7866,4	12555,1
Дніпропетровська	40274,4	55761,5	65778,4
Донецька	15644,7	25651	30248,4
Житомирська	6926,9	7485,3	7900,9
Закарпатська	5256,5	6943,5	9151,3
Запорізька	15069,6	14361,7	14631,3
Івано-Франківська	8972,6	8449,4	8869,3
Київська	31019,9	37476,9	48692,7
Кіровоградська	6689,5	6420,9	7453,2
Луганська	3044,6	2872,1	3209,1
Львівська	22330,5	24647,4	27964,9
Миколаївська	10137,8	9226,5	12294
Одеська	20022,7	21039,7	20648,9
Полтавська	15125,2	17471,2	22606,7
Рівненська	5713,7	6889,1	6472,4
Сумська	6183,7	6970,4	7475,5
Тернопільська	6538,5	7350,1	8841,9
Харківська	17968,2	21559,9	22523,2
Херсонська	6850	6686,1	12152,9
Хмельницька	10139,1	10435,3	9580,6
Черкаська	7462,3	10463,4	10798,7
Чернівецька	2836,2	3437,1	3947,1
Чернігівська	6829,4	8258,3	8483,8
м.Київ	124175	182093	186644

ДОДАТОК 3

Таблиця 3

Кількість сільськогосподарських тварин, тис. голів

Рік	велика рогата худоба		свині	вівці та кози	птиця, млн. голів
	усього	у т. ч. корови			
1990	25194,8	8527,6	19946,7	9003,1	255,1
1991	24623,4	8378,2	19426,9	8418,7	246,1
1992	23727,6	8262,6	17838,7	7829,1	243,1
1993	22456,8	8057,2	16174,9	7236,6	214,6
1994	21607,3	8077,7	15298,0	6862,6	190,5
1995	19624,3	7818,3	13945,5	5574,5	164,9
1996	17557,3	7531,3	13144,4	4098,6	149,7
1997	15313,2	6971,9	11235,6	3047,1	129,4
1998	12758,5	6264,8	9478,7	2361,8	123,3
1999	11721,6	5840,8	10083,4	2026,0	129,5
2000	10626,5	5431,0	10072,9	1884,7	126,1
2001	9423,7	4958,3	7652,3	1875,0	123,7
2002	9421,1	4918,1	8369,5	1965,0	136,8
2003	9108,4	4715,6	9203,7	1984,4	147,4
2004	7712,1	4283,5	7321,5	1858,8	142,4
2005	6902,9	3926,0	6466,1	1754,5	152,8
2006	6514,1	3635,1	7052,8	1629,5	162,0
2007	6175,4	3346,7	8055,0	1617,2	166,5
2008	5490,9	3095,9	7019,9	1678,6	169,3
2009	5079,0	2856,3	6526,0	1726,9	177,6
2010	4826,7	2736,5	7576,6	1832,5	191,4
2011	4494,4	2631,2	7960,4	1731,7	203,8
2012	4425,8	2582,2	7373,2	1739,4	200,8
2013	4645,9	2554,3	7576,7	1738,2	214,1
2014	4534,0	2508,8	7922,2	1735,2	230,3
2015	3884,0	2262,7	7350,7	1371,1	213,3
2016	3750,3	2166,6	7079,0	1325,3	204,0
2017	3682,3	2108,9	6669,1	1314,8	201,7
2018	3530,8	2017,8	6109,9	1309,3	204,8
2019	3332,9	1919,4	6025,3	1268,6	211,7

ДОДАТОК К

Таблиця К

Аналіз можливостей і загроз з урахуванням сильних і слабких сторін логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості (Розроблена автором)

	Можливості (O _i)	Загрози (T _i)
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Високий рівень підприємницької активності на реконструкцію і випуск нових розробок. 2. Наявність на підприємстві кваліфікованих фахівців з логістичних послуг. 3. Система моніторингу й аудиту логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості. 4. Зростання виробництва на внутрішньому ринку, зниження частки імпорту. 5. Розвиток інформаційних технологій для інтегрованого управління. 6. Наявність різнопланового інвестиційного потенціалу. 7. Зростання рівня попиту на продукцію. 8. Розширення ринку збуту. 9. Завоювання частки ринку в конкурентів за рахунок довіри споживачів і високого рівня іміджу. 10. Удосконалення технологій виробництва. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Недостатня інвестиційна активність м'ясопереробної фабрики. 2. Незадовільний стан більшої частини площі складських приміщень. 3. Призупинення зростання ринку, зумовлене його насиченням. 4. Наявність великої кількості конкурентів на ринку з товарами низької вартості. 5. Швидкий розвиток слабких конкурентів. 6. Уповільнення темпів розвитку підприємства через підвищення цін на сировину, зростання витрат. 7. Зростання конкуренції з боку іноземних компаній. 8. Відсутність взаєморозуміння між різними групами політичної еліти щодо напрямків розвитку логістичного комплексу 9. Низький рівень підприємницької активності у реконструкції та випуску нового обладнання.
Сильні сторони (S _i)	Поле СіМ стратегія: Максимізація використання сильних сторін і сприятливих можливостей	Поле СіЗ стратегія: Максимізація використання сильних сторін і мінімізація можливих загроз
<ol style="list-style-type: none"> 1. Потужні виробничі можливості вітчизняних підприємств з величезною внутрішньою сировинною базою. 2. Привабливість інвестиційного клімату. 3. Стабільно сприятливе фінансове становище. 4. Адаптованість і гнучкість організаційної структури логістичних систем. 5. Інженерно-комунікаційна доступність до європейських ринків. 		

<p>6. Кваліфікована робоча сила. 7. Постійний контроль якості, висока якість пропонованої продукції. 8. Турбота про здоров'я споживачів. 9. Висококваліфікований персонал.</p>		
<p>Слабкі сторони (Wi)</p> <p>1. Зменшення обсягів виробництва продукції м'ясопереробної промисловості з сировини вітчизняного виробництва. 2. Продукція компанії, яка має більш високу вартість порівняно з конкурентами, що викликано натуральністю продукції. 3. Основний збут продукції відбувається через великі супермаркети. 4. Неспроможність приймати узгоджені рішення на різних рівнях влади. 5. Низький рівень розвитку матеріально-технічної бази фундаментальних наукових досліджень. 6. Велика конкурентоспроможність на ринку. 7. Низький рівень інноваційної діяльності. 8. Недостатня кількість об'єктів логістичної інфраструктури складських комплексів, транспортних розв'язок. 9. Недолік кваліфікованих кадрів у сфері логістики, відсутність підготовки фахівців з середньою спеціальною освітою з логістики. 10. Використання сучасних транспортних технологій</p>	<p>Поле СлМ</p> <p>стратегія:</p> <p>Мінімізація впливу слабких сторін і максимізація використання сприятливих можливостей</p>	<p>Поле СлЗ</p> <p>стратегія:</p> <p>Мінімізація впливу слабких сторін і мінімізація можливих загроз.</p>

ДОДАТОК Л

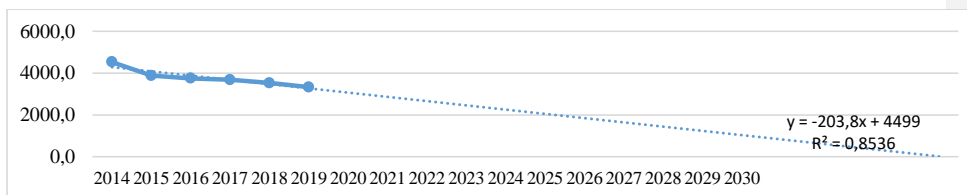


Рис Л1. Прогноз поголів'я великого рогатої худоби за допомогою побудови лінійного тренду, тис гол

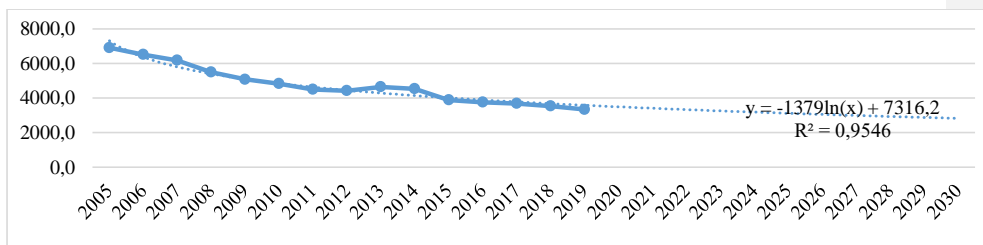


Рис Л2. Прогноз поголів'я великого рогатої худоби за допомогою побудови логарифмічного тренду, тис гол

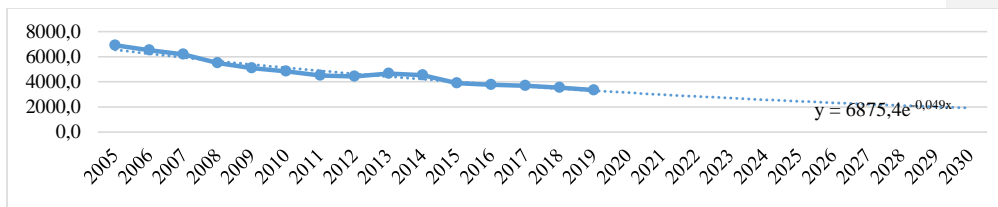


Рис Л3. Прогноз поголів'я великого рогатої худоби за допомогою побудови експоненціального тренду, тис гол

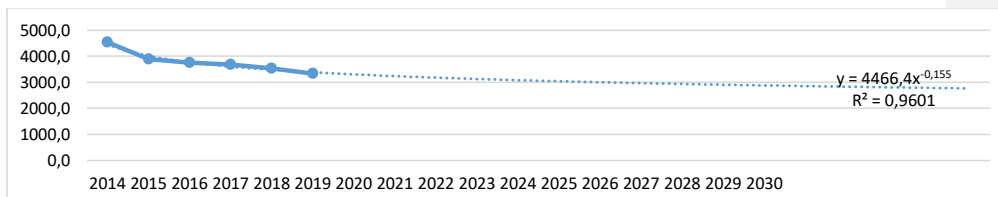


Рис Л4. Прогноз поголів'я великого рогатої худоби за допомогою побудови степеневого тренду, тис гол

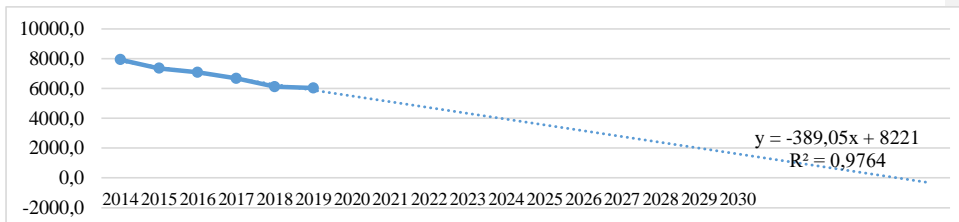


Рис Л5. Прогноз поголів'я свиней за допомогою побудови лінійного тренду, тис гол

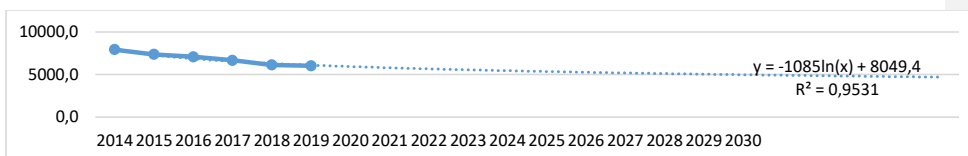


Рис Л6. Прогноз поголів'я свиней за допомогою побудови логарифмічного тренду, тис гол

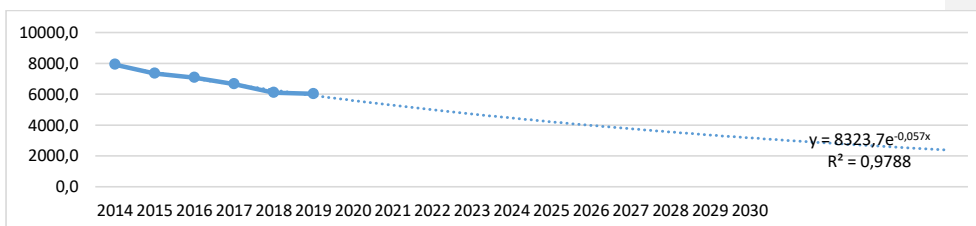


Рис Л7. Прогноз поголів'я свиней за допомогою побудови експоненціального тренду, тис гол

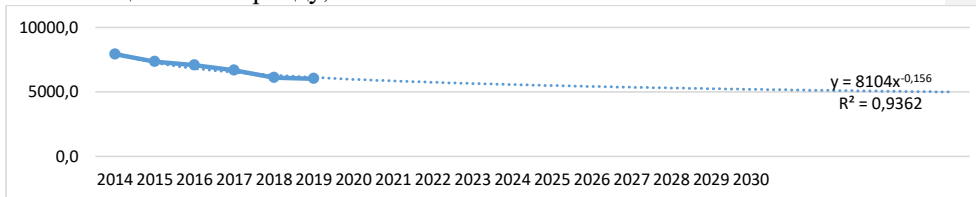


Рис Л8. Прогноз поголів'я свиней за допомогою побудови степеневого тренду, тис гол

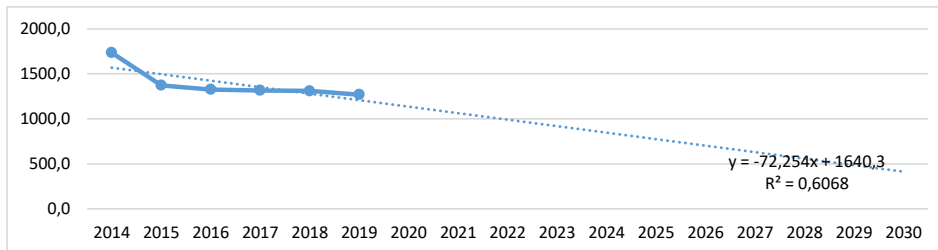


Рис ЛІ9. Прогноз поголів'я вівців та кіз в Україні за допомогою побудови лінійного тренду, тис гол

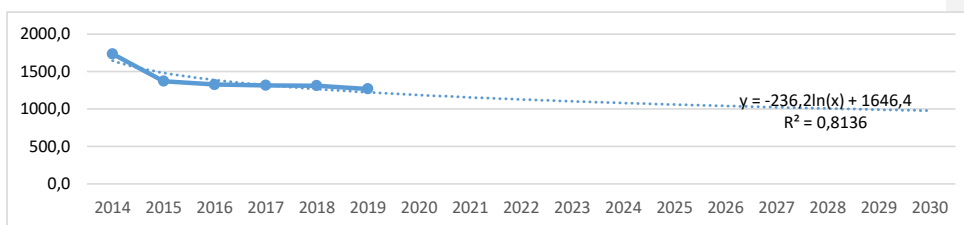


Рис ЛІ10. Прогноз поголів'я вівців та кіз в Україні за допомогою побудови логарифмічного тренду, тис гол

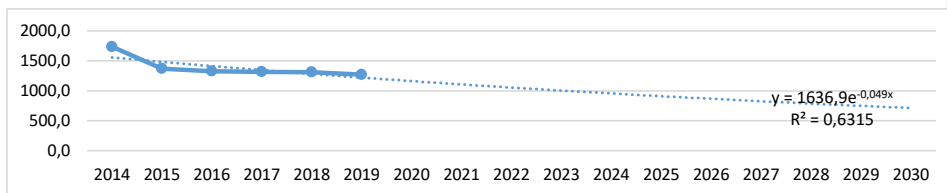


Рис ЛІ11. Прогноз поголів'я вівців та кіз в Україні за допомогою побудови експоненціального тренду, тис гол

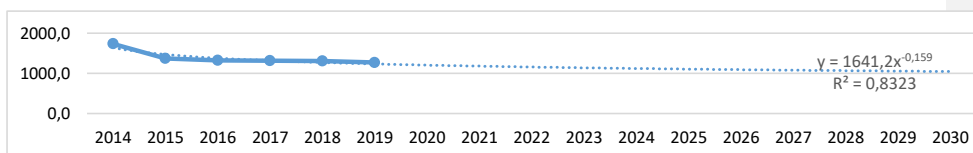


Рис ЛІ12. Прогноз поголів'я вівців та кіз в Україні за допомогою побудови степеневого тренду, тис гол

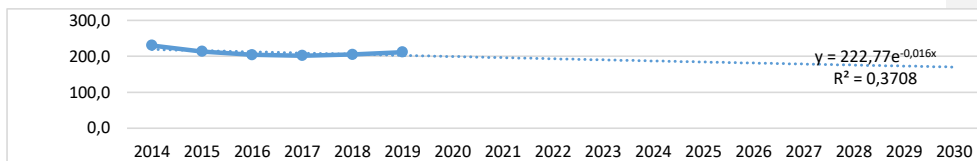


Рис Л13. Прогноз поголів'я птиці в Україні за допомогою побудови лінійного тренду, тис гол

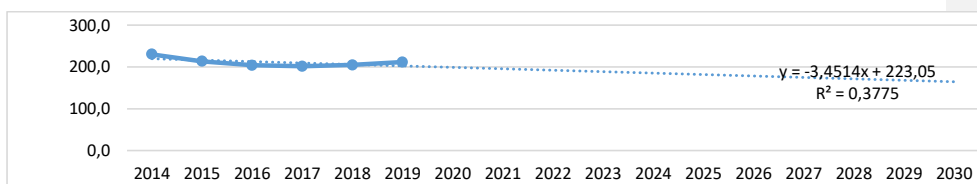


Рис Л14. Прогноз поголів'я птиці в Україні за допомогою побудови логарифмічного тренду, тис гол

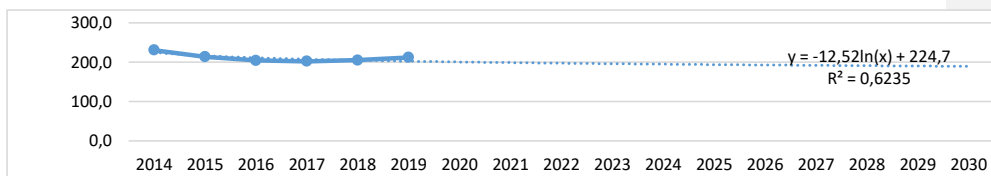


Рис Л15. Прогноз поголів'я птиці в Україні за допомогою побудови експоненціального тренду, тис гол

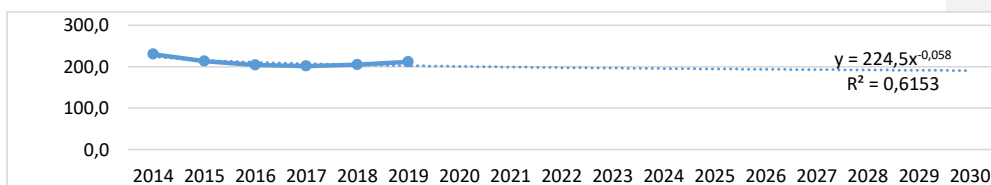


Рис Л16. Прогноз поголів'я птиці в Україні за допомогою побудови степеневого тренду, тис гол

ДОДАТОК М

Таблиця М

Матриця заходів зниження рівня загроз логістичної діяльності підприємства м'ясопереробної промисловості (Розроблено автором)

Логістична підсистема	Вид ризику	Заходи мінімізації ризику
Постачання сировини	<ul style="list-style-type: none"> – зрив забезпечення плану виробництва матеріальними ресурсами; – зрив програми комплектації виробництва; – нестабільність вхідних цін на сировину; – несвочасність поставки матеріальних ресурсів; – нестабільність цінової політики постачальника сировини. 	<ul style="list-style-type: none"> – розробка і реалізація ефективної логістичної системи доставки сировини та матеріалів; – розвиток співробітництва і корпорації між переробними й сільськогосподарськими підприємствами; – оптимізація існуючих умов угоди між партнерами.
Транспортування	<ul style="list-style-type: none"> – зрив поставок, недоотримання продукції, порушення термінів; – збільшення транспортних витрат, зрив фінансових зобов'язань; – збиток через погодні умови, включаючи стихійні лиха; – ризики, пов'язані з експлуатацією технічних засобів логістичної системи; – втрата вантажу через розкрадання, зникнення безвісти, викрадення транспортного засобу – завдання шкоди довкіллю при транспортуванні вантажу. 	<ul style="list-style-type: none"> – оптимізація логістичних маршрутів; – страхування транспортних засобів; – використання аутсорсингу; – оновлення автомобільного парку.
Зберігання	<ul style="list-style-type: none"> – перевищення обсягу зберігання і порушення виробничого ритму; – втрата (розкрадання) майна у складському господарстві; – ризик пошкодження або знищення в результаті форс-мажорних обставин. 	<ul style="list-style-type: none"> – забезпечення якісних і безпечних умов зберігання; – спостереження за складськими приміщеннями .
Виробництво	<ul style="list-style-type: none"> – зрив плану виробництва через незабезпеченість потужностей; – зрив виробничої програми через поломки обладнання; – зрив виробничої програми через незабезпеченість сировиною; – ризик виробництва неякісної продукції; – зрив виробництва через технологічну незабезпеченість; – неякісні технологічні процеси; – сезонні коливання. 	<ul style="list-style-type: none"> – упровадження вдосконаленої системи контролю якості й безпеки сировини на етапах виробництва, транспортування та зберігання; – використання замкненого циклу виробництва з мінімізацією втрат сировини; – автоматизація виробничих процесів; – залучення високопрофесійних спеціалістів.
Збут	<ul style="list-style-type: none"> – падіння купівельної спроможності на ринках; – зрив продажів через зміни сегмента ринку; – падіння збуту через неконкурентоспроможність продукції; – збиток, пов'язаний із несвочасною доставкою споживачеві; – загроза неякісного документального оформлення; – неякісний логістичний сервіс – забезпечення повного збереження вантажу під час його навантаження і доставки; – зростання конкуренції з боку іноземних компаній; – заморожування запасів продукції понад нормативів. 	<ul style="list-style-type: none"> – розробка інструментарію стратегічного й тактичного маркетингу ; – підвищення логістичного сервісу; – підвищення інформаційного сервісу; – налагодження нових ринків збуту.

ДОДАТОК Н

Таблиця Н

Фактори	Оцінка рівня загроз						
	ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»	М'ясопереробна фабрика «Алан»	ПП «Гармаш»	ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»	ТОВ «Тульчинм'ясо»	М'ясокомбінат «Ювілейний»	М'ясна фабрика «Фаворит»
1. Постачання сировини							
Зрив забезпечення плану виробництва матеріальними ресурсами	2	2	2	3	2	3	2
Зрив програми комплектації виробництва	3	3	2	2	2	2	2
Нестабільність вхідних цін на сировину	3	3	2	2	3	3	3
Несвоєчасність поставки матеріальних ресурсів	2	2	1	1	2	3	3
Нестабільність цінової політики постачальника сировини	2	3	3	2	2	2	2
<i>Загальна кількість балів</i>	12	13	10	10	11	13	12
2. Транспортування							
Зрив поставок, неополученіє продукції, порушення терміні	1	2	2	2	1	3	2
Збільшення транспортних витрат, зрив фінансових зобов'язань	3	3	2	3	3	3	2
Збиток в результаті погодних умов, включаючи стихійні лиха	1	2	1	2	2	3	2
Ризики, пов'язані з експлуатацією технічних засобів логістичної системи	1	2	3	2	2	3	1
Втрата вантажу в результаті розкрадання, зникнення безвісти, викрадення транспортного засобу	2	2	2	2	2	2	2
Шкоди навколишньому середовищу при транспортуванні вантажу	1	1	2	3	2	2	1
<i>Загальна кількість балів</i>	9	12	12	14	12	16	10
3. Зберігання							
Перевищення обсягу зберігання і порушення виробничого ритму	1	1	2	3	2	2	2

Втрата (розкрадання) майна в складському господарстві	2	2	2	2	1	1	2
Ризик пошкодження або знищення в результаті форс-мажорних обставин	2	2	2	2	3	3	1
<i>Загальна кількість балів</i>	5	5	6	7	6	6	5
4. Виробництво							
Зрив плану виробництва через незабезпеченість потужностей	2	2	1	1	2	3	1
Зрив виробничої програми через поломки обладнання	2	1	2	3	1	2	2
Зрив виробничої програми через незабезпеченість сировиною	1	2	1	3	1	2	2
Ризик виробництва неякісної продукції	2	2	2	2	3	1	2
Зрив виробництва через технологічну незабезпеченість	2	1	3	1	3	2	3
Неякісні технологічні процеси	2	1	3	1	3	3	2
Сезонні коливання	1	2	3	1	3	2	3
<i>Загальна кількість балів</i>	12	11	15	12	16	15	15
5. Збут							
Падіння купівельної спроможності на ринках	2	2	3	2	3	2	3
Зрив продажів через зміни сегмента ринку	2	2	3	3	3	3	3
Падіння збуту через неконкурентоспроможність продукції	1	1	2	3	2	2	3
Збиток, пов'язаний з несвоєчасною доставкою споживачеві	2	2	2	2	3	3	2
Загроза неякісного документального оформлення	2	2	2	3	1	2	2
Неякісний логістичний сервіс	2	2	2	3	3	2	1
Забезпечення повного збереження вантажу під час його навантаження і доставки	2	2	2	3	3	2	3
Зростання конкуренції з боку іноземних компаній	3	3	2	2	3	3	3
Заморожування запасів продукції понад нормативи	2	2	3	3	2	2	3
<i>Загальна кількість балів</i>	18	18	21	24	23	21	23
<i>Загальна сума балів</i>	56	59	64	67	68	71	65
<i>Середньозважений рівень загроз</i>	<i>11,25</i>	<i>12,2</i>	<i>12,95</i>	<i>13,85</i>	<i>13,7</i>	<i>14,75</i>	<i>13</i>

ДОДАТОК О

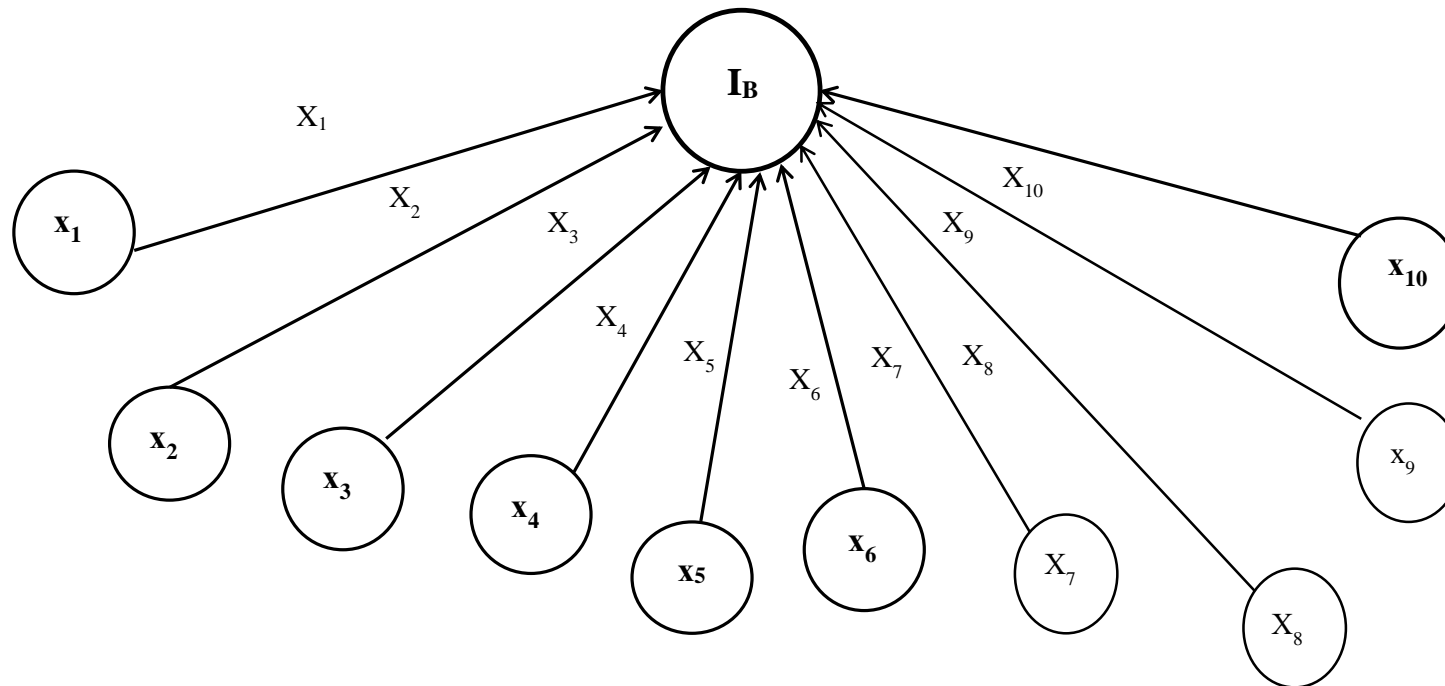


Рис О - Взаємозв'язок факторів і інтегрального показника конкурентоспроможності постачальника сировини

Отформатировано: русский

Отформатировано: русский

Отформатировано: русский

Отформатировано: русский

Отформатировано: русский

Отформатировано: русский

Отформатировано: русский

ДОДАТОК П

Таблиця П

Фрагмент матриці знань нечіткої моделі оцінки постачальника сировини

№	x ₁	x ₂	x ₃	x ₄	x ₅	x ₆	x ₇	x ₈	x ₉	x ₁₀	y
1	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
2	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
3	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H
4	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B
5	B	B	B	B	B	B	B	B	C	C	B
6	B	B	B	B	B	B	B	C	C	C	B
7	B	B	B	B	B	B	C	C	C	C	B
8	B	B	B	B	B	C	C	C	C	C	B
9	B	B	B	B	C	C	C	C	C	C	C
10	B	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C
11	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C
12	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
13	B	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H
14	B	B	B	B	B	B	B	B	B	H	H
20

ДОДАТОК Р

Таблиця Р1

Оцінка конкурентоспроможності підприємств – постачальників сировини курятини

Показник	Система правил			Значення							
	Н	С	В	ТОВ «Агропродукт»	«АПК-Інвест»	«Агро-Рось»	«Пан Курчак»	Володимир-Волинська птахофабрика	АПГК «Дніпровська»	Фермерське господарство «Улар»	Польські виробники
Ціна за одиницю товару, грн/кг	80-200	55-80	0-55	60	57	57	55	62	54	53	70
Відстань до постачальника, км	700-3000	300-700	0-300	600	250	300	900	920	88	1100	1500
Питома вага продукції вищої якості	0-0,65	0,65-0,75	0,75-1	0,94	0,87	0,74	0,88	0,92	0,74	0,61	0,86
Питома вага товару, який може бути поставлений точно в строк, %	0-0,55	0,55-0,8	0,8-1	0,87	0,95	0,88	0,86	0,74	0,68	0,78	0,84
Величина процентних знижок за оптові партії підвищеного розміру, %	0-3	3-7	7-15	7	4	5	4	7	8	9	5
Тривалість безперервної співпраці, рік	0-2	2-5	5-30	12	2	7	5	4	9	6	3
Максимальна тривалість відстрочки платежу за товар надається фірмою – постачальником, дні	0-30	30-60	60-90	90	60	45	30	60	60	30	90
Період, протягом якого надається знижка по оплаті сировини, дні	0-10	10-20	20-30	18	22	14	17	12	1	17	20
Відсоток знижки за поставлений товар в період дії знижки	0-10	10-15	15-20	10	12	14	16	10	17	7	12
Наявність рівноцінних проміжних складів у постачальника, шт	0-1	1-3	3-7	1	2	1	4	1	1	0	1
Оцінка	0-0,6	0,6-0,8	0,8-1	0,757 (С)	0,559 (Н)	0,606 (С)	0,767 (С)	0,779 (С)	0,55 (С)	0,771 (С)	0,764 (С)

*Розрахунки зроблені автором

Таблиця Р2

Оцінка конкурентоспроможності підприємств – постачальників сировини свинини

Показник	Система правил			Значення					
	Н	С	В	ТОВ «Вітава - продукт»	ТОВ «АгроІнвест»	ТОВ «Ексім-Фуд»	ОАО Слущкий м'ясокомбінат	Princess meat company	Польські виробники
Ціна за одиницю товару, грн/кг	80-200	55-80	0-55	70	68	85	55	88	72
Відстань до постачальника, км	700-3000	300-700	0-300	480	1100	1100	950	480	1500
Питома вага продукції вищої якості	0-0,65	0,65-0,75	0,75-1	0,77	0,68	0,71	0,68	0,98	0,87
Питома вага товару, який може бути поставлений точно в строк, %	0-0,55	0,55-0,8	0,8-1	0,84	0,82	0,74	0,68	0,99	0,86
Величина процентних знижок за оптові партії підвищеного розміру, %	0-3	3-7	7-15	7	8	10	10	7	15
Тривалість безперервної співпраці, рік	0-2	2-5	5-30	10	7	8	3	7	6
Максимальна тривалість відстрочки платежу за товар надається фірмою – постачальником, дні	0-30	30-60	60-90	40	60	40	90	30	80
Період, протягом якого надається знижка по оплаті сировини, дні	0-10	10-20	20-30	30	40	30	30	20	60
Відсоток знижки за поставлений товар протягом періоду дії знижки	0-10	10-15	15-20	14	12	16	14	7	12
Наявність рівноцінних проміжних складів у постачальника, шт	0-1	1-3	3-7	3	2	1	2	1	1
Оцінка	0-0,6	0,6-0,8	0,8-1	0,561 (Н)	0,761 (С)	0,76 (С)	0,764 (С)	0,579(Н)	0,76 (С)

*Розрахунки зроблені автором

ДОДАТОК С

Результати моделювання інтегрального показника оцінки конкурентоспроможності постачальника сировини за допомогою нечітко-логічного підходу

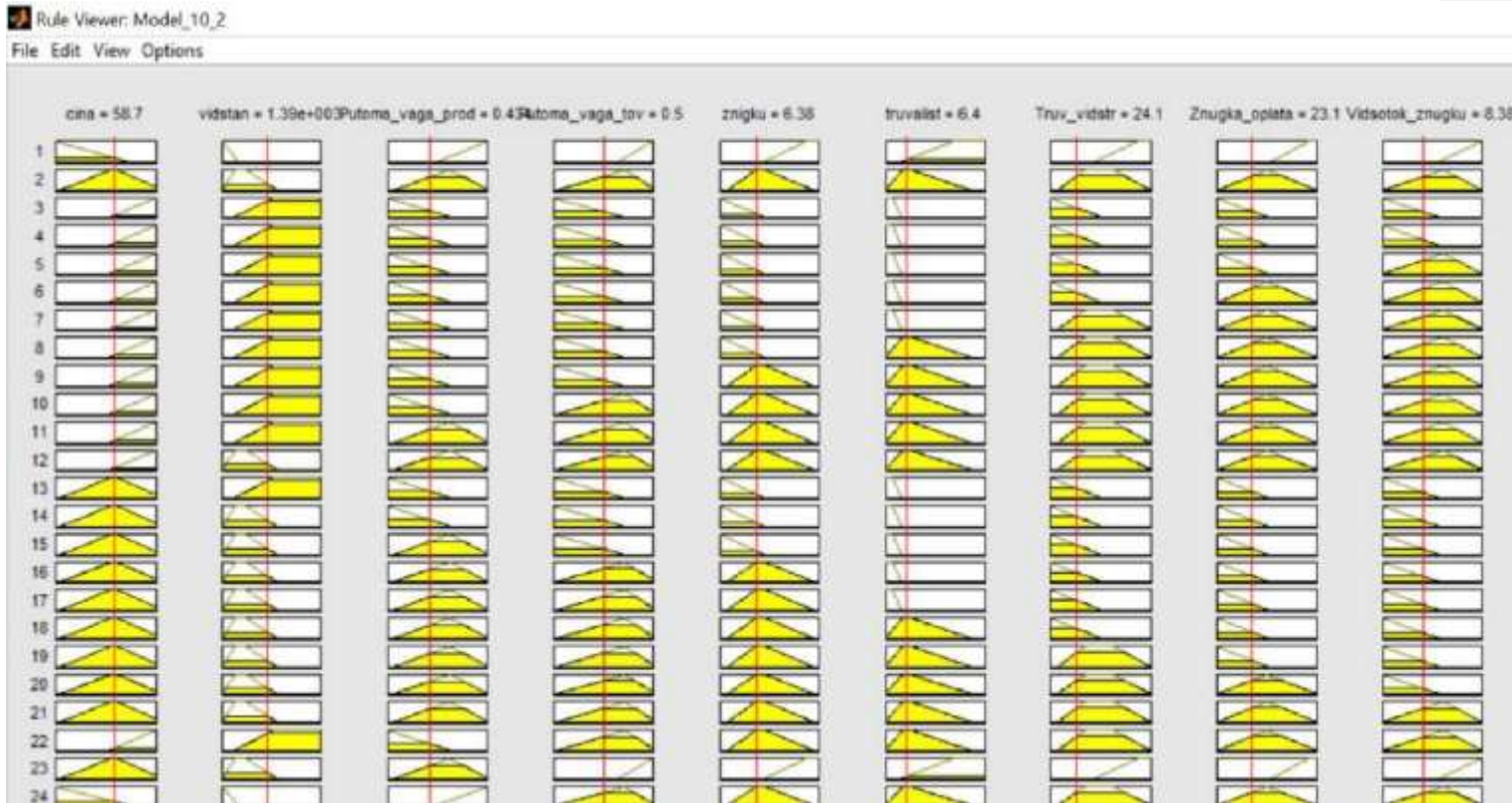


Рис. С. Оцінка конкурентоспроможності постачальника сировини

ДОДАТОК Т

Таблиця Т1

Попит споживачів на групи товарів

Види посередників	Групи товарів	Кількість, кг
Великі оптові посередники (А ₁)	Варені ковбаси та шинка (Т ₁)	450
	Сосиски та сардельки (Т ₂)	358
	Копчені ковбаси(Т ₃)	351
	Сирокопчені ковбаси (Т ₄)	458
Середні оптові посередники(А ₂)	Варені ковбаси та шинка (Т ₁)	548
	Сосиски та сардельки (Т ₂)	475
	Копчені ковбаси (Т ₃)	578
	Сирокопчені ковбаси	541
Дрібні оптові посередники (А ₃)	Варені ковбаси та шинка(Т ₁)	589
	Сосиски та сардельки (Т ₂)	547
	Копчені ковбаси (Т ₃)	620
	Сирокопчені ковбаси (Т ₄)	147

Таблиця Т2

Наявність товарів на складі

Склад	Групи товарів	Кількість, кг
Склад 1 (В ₁)	Варені ковбаси та шинка (Т ₁)	500
	Сосиски та сардельки (Т ₂)	380
	Копчені ковбаси(Т ₃)	600
	Сирокопчені ковбаси (Т ₄)	750
Склад 2 (В ₂)	Варені ковбаси та шинка(Т ₁)	500
	Сосиски та сардельки (Т ₂)	600
	Копчені ковбаси (Т ₃)	600
	Сирокопчені ковбаси (Т ₄)	600
Склад 3 (В ₃)	Варені ковбаси та шинка(Т ₁)	800
	Сосиски та сардельки (Т ₂)	500
	Копчені ковбаси (Т ₃)	500
	Сирокопчені ковбаси (Т ₄)	600

ДОДАТОК У

Шановний респонденте!

Просимо Вас взяти участь в опитуванні, цільовою аудиторією якого є працівники торгівельної мережі м'ясопереробної продукції Отримана інформація буде використана в навчально-наукових та прикладних цілях.

Заповнюючи анкету, уважно прочитайте запитання та варіанти можливих відповідей. Зробіть відмітку навпроти варіанта, що збігається з Вашою точкою зору, або ж допишіть свою думку там, де це обумовлено.

1. Охарактеризуйте ринкові позиції підприємства

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

2. Оцініть цінову категорію м'ясної продукції

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

3. Оцініть якість м'ясної продукції

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

4 Оцініть асортимент продукції

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

5 Оцініть досвід роботи компанії на ринку

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

6. Оцініть якість обслуговування споживачів

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

7. Оцініть надійність поставок, в тому числі дотримання графіка поставок

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

8 Оцініть географічне розташування постачальника

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

9 Оцініть фінансову стабільність і фінансові умови

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

10. Оцініть конкурентні переваги, а також лідерство на ринку цієї продукції

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

11. Оцініть відповідність поставок логістичної стратегії компанії

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

12. Оцініть рівень витрат на доставку і зберігання товару

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

13. Оцініть тривалість партнерства в бізнесі

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

14 Оцініть можливість компромісів

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

15. Оцініть гнучкість постачання

Назва торговельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

16. Оцініть інформаційний супровід постачання продукції

Назва торговельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

17. Оцініть ділову репутацію постачальника, його імідж

Назва торговельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

18. Оцініть упаковку продукції

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

19. Оцініть додаткові послуги

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

20. Готовність постачальника до виконання замовлень і роботі з замовниками без попередньої оплати, робота в кредит, надання розстрочок

Назва торгівельної марки	Низька	Середня	Висока
ТОВ «Глобинський м'ясокомбінат»			
М'ясопереробна фабрика «Алан»			
ПП «Гармаш»			
ТДВ м'ясокомбінат «Ятрань»			
ТОВ «Тульчинмясо»			
М'ясокомбінат «Ювілейний»			
М'ясна фабрика «Фаворит»			
Ваш варіант _____			

ДОДАТОК Ф

Впровадження результатів роботи в практичне використання



Міністерство освіти і науки України
ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ХІМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»
 просп. Гагаріна, 8, Дніпропетровськ, 49005, Україна
 Телефон: (0562) 47-46-70, факс: (0562) 47-33-16, E-mail: udmaj@idich.dp.ua, Код ЄДРПОУ 02070758

13.12.2016 № 20.06/01-53 на № _____


ЗАТВЕРДЖУЮ
 Проректор з безкоштовної роботи ДВНЗ УДХТУ
 Христенко О.В.
 2016 р.

ДОВІДКА
 про використання результатів дисертаційного дослідження
 Кучкової Ольги Вікторівни
 у науковій роботі кафедри

ДВНЗ «Український державний хіміко – технологічний університет» підтверджує використання дисертаційного дослідження Кучкової О.В. у науково - дослідній роботі під час виконання держбюджетної теми «Управління матеріалопотоками в логістичних системах хімічної промисловості» (01.01.2012 - 31.12.2015 роки, номер державної реєстрації 0112U004342). Кучковою О.В. самостійно виконано підрозділ 1.1 Теоретичні основи побудови системи логістики промислових підприємств; розділ 3 підрозділ 3.1 Тенденція розвитку логістичних послуг в Україні; підрозділ 3.2 Сучасний стан та перспективи розвитку складської нерухомості України; підрозділ 3.3 Дослідження конкурентоспроможності логістичної системи Дніпропетровського регіону на основі STEP і SWOT – аналіз; підрозділ 3.4 Перспективи розвитку професійної складської нерухомості в Дніпропетровській області.

Завідувач кафедри маркетингу
 к.е.н., проф.  Колесніков В.П.



Міністерство освіти і науки України

ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ХІМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»

просп. Гагаріна, 8, Дніпро, 49005, Україна
Телефон: (056) 746-53-56, факс: (056) 746-26-68, E-mail: university@ukimtu.dp.ua, Код ЄДРПОУ 02070758

08.05.2020 № 26-06/04-20

на № _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження

Кучкової Ольги Вікторівни

Основні положення та результати дисертаційної роботи Кучкової О.В. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук, були впроваджені у навчальний процес і використовувалися при розробці матеріалів та проведенні лекційних і семінарських занять для студентів економічного факультету ДВНЗ «Український державний хіміко-технологічний університет», а саме:

- щодо використання теоретичного обґрунтування взаємозв'язку логістичних потоків промислового підприємства;

- щодо визначення тенденцій розвитку логістичних послуг в Україні;

- щодо визначення перспективи розвитку професійної складської нерухомості;

- щодо планування оптимального розміру запасів у виробничій програмі підприємства,

при викладенні таких нормативних курсів: "Маркетинг", "Логістика" "Промисловий маркетинг", "Маркетингові дослідження", "Планування діяльності підприємств".

Проректор з наукової роботи

О.В. Харченко

«ЗАТВЕРДЖЕНО»
 Директор ТОВ «Інтерфлекс»
 Левченко Я.Е.
 «14» 01.12.2020р.
 АКТ впровадження
 № 019-20



АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ

матеріалів кандидатської дисертаційної роботи

Найменування позиції про впровадження

Алгоритм розрахунку частки витрат на доставку товарної продукції

Ким запропоновано

ДВНЗ «Український державний хіміко-технологічний університет»
 (ДВНЗ УДХТУ), кафедра маркетингу та логістики, автор - Кучкова Ольга
 Вікторівна

Де впроваджено

ТОВ «Інтерфлекс»

Напрямок, результати, ефективність впровадження

Застосований у процесі функціонування підприємства алгоритм розрахунку частки витрат на доставку товарної продукції дозволив обґрунтувати розширення мережі ТОВ «Інтерфлекс» на основі мінімізації питомих витрат на доставку товарної продукції.

Впровадження результатів дозволить комплексно оцінити логістичну систему ТОВ «Інтерфлекс» на поточний момент часу, а розроблений алгоритм дозволить підвищити ефективність роботи розподільчої системи, визначити оптимальні параметри та отримати позитивні результати в практичній діяльності підприємства

Директор ТОВ «Інтерфлекс»  Левченко Я.Е.



ТОБ «АЛАН» 43027 нут. Сметанів, ДБ,
Дніпро, Україна

ДОВІДКА № 1/63

**про практичне використання дисертаційних досліджень на тему:
«Розвиток логістичної діяльності м'ясопереробної промисловості»**

Представлені в дисертаційній роботі Кучкової О.В. розробки були використані в розробці інноваційної стратегії розвитку м'ясопереробної фабрики ТОВ «Алан». Дисертантом проведено оцінку загроз логістичної діяльності, виявлено «вузькі» місця розвитку підприємства. На основі розрахованих значень груп показників здійснена оцінка конкурентоспроможності постачальників сировини.

Для забезпечення розвитку логістичної діяльності м'ясопереробної фабрики «Алан» взято до уваги розроблену в дисертаційній роботі структурно-функціональну логістичну систему.

Практичні та методичні рекомендації, викладені в роботі, представляють інтерес для підприємств м'ясопереробної промисловості.

08.04.2020 р.

Директор ТОВ «АЛАН»



В.М. Крихта

«ЗАТВЕРДЖУЮ»
 Директор ТОВ «Друкарські
 форми»
 Куцовол І.П.
 «19» 06 2020р
 № 55/2020



АКТ

про прийняття до впровадження результатів дисертаційної роботи
 Кучкової О.В.

Дійсним актом підтверджують, що ТОВ «Друкарські форми» були прийняті до впровадження наступні результати наукових досліджень:

- модель про розміщення логістичних потужностей, що враховує параметри логістичної системи та внутрішні параметри системи доставки товарної продукції;
- алгоритм планування поставок із зазначенням угруповання споживачів за зонами обслуговування.

Впровадження дозволили розробити раціональну транспортно-технологічну схему доставки товарної продукції з урахуванням оптимальної кількості пунктів доставки товарів та радіус обслуговування споживачів, враховуючи виробничі потужності ТОВ «Друкарські форми». Розроблена раціональна схема доставки товарної продукції дала змогу підвищити конкурентоспроможність підприємства.

Директор ТОВ «Друкарські форми»



Куцовол І.П.

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Директор ТОВ

«ФЛЕКС.ЮЕІЙ»

Замула В.Д.

« 4 » _____ 2020р



Довідка про практичне використання
дисертаційних досліджень
Кучкової Ольги Вікторівни

Для вирішення завдання підвищення ефективності функціонування логістичної системи товарної продукції при доставці товарів на підприємстві «ФЛЕКС.ЮЕІЙ» застосовано системний підхід.

В дисертаційному дослідженні на підставі обґрунтованих критеріїв ефективності формування раціональної логістичної активності торгівельної мережі визначено параметри системи доставки. Запропоновані заходи використані у практичній діяльності на «ФЛЕКС.ЮЕІЙ» при оптимізації товарних потоків. Це дозволило забезпечити комплексне врахування логістичних можливостей і ринкових потреб мережі.

Директор ТОВ «ФЛЕКС.ЮЕІЙ»



Замула В.Д.



ДНІПРОПЕТРОВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

вул. Олександра Потоцького, 1, м. Дніпро, 49004, тел. 742-88-32, факс (056) 742-89-41,
e-mail: economic@adm.dp.gov.ua, Код ЄДРПОУ 0274104

1649/0/31-20
від 25.09.2020

АКТ
впровадження результатів дисертації
Кучкової Ольги Вікторівни

Представлені в дисертаційній роботі наукові розробки щодо оптимізації розподілу товарної продукції шляхом удосконалення логістичних потоків виробництві були використані підприємствами Дніпропетровського регіону.

Обґрунтовані автором пріоритетні підходи до стимулювання інноваційної діяльності підприємств щодо функціонування логістики матеріальних потоків використані у практичній діяльності.

Певний інтерес викликають пропозиції дисертанта щодо формування концепції регіональної транспортно-логістичної системи.

Департамент економічного розвитку облдержадміністрації вважає запропоновані рекомендації, висновки та результати дисертаційного дослідження актуальними і доцільними, що мають значний практичний інтерес для місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Довідка видана без фінансових обов'язків підприємства перед автором.

Директор департаменту



Петро ЛАШИН

001071