



ЕКОНОМІКА ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ

УДК 33.658

Дулеба Н. В.,
к. е. н., доцент, доцент кафедри «Економіка»,
Національний транспортний університет, м. Київ

МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНКИ СТАНУ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА ЯК СКЛАДОВОЇ ЙОГО ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Duleba N.V.,
Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof., assistant
professor of department the "Economics"
National Transport University, Kyiv

METHODOLOGICAL FUNDAMENTALS OF ASSESSMENT OF TRUCKING COMPANIES BUSINESS AS A COMPONENT OF ITS ECONOMIC SECURITY

Постановка проблеми. Протягом короткого історичного проміжку в нашій країні відбулися радикальні соціально-економічні перетворення. Ринкові реформи примушують докорінно переглядати уявлення про основи організації діяльності підприємств будь-якого профілю, і автотранспортного в тому числі.

Автомобільний транспорт не тільки змінюється сам по собі у результаті структурних перетворень всередині галузі. Він відчуває також і сильний додатковий вплив зі сторони товарних ринків, що формуються і розвиваються, діяльність яких забезпечує автомобільний транспорт. Тому важливо здійснювати об'єктивну оцінку стану господарської діяльності автотранспортного підприємства як складової його економічної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням проблем оцінки фінансового стану підприємства, виявлення його впливу на результати господарювання, з метою об'єктивного управління економічною безпекою займалися вітчизняні та російські вчені та практики, а саме: Л. Абалкін, О. Ареф'єва [1], В. Безбожний, О. Барановський, І. Білько, О. Власюк, М. Денисенко, Т. Васильців, А. Козаченко, А. Ляшенко, В. Мунтіян, В. Пономарьов, Г. Савицька [6], В. Шинкаренко [9] та інші. Аналіз результатів дослідження засвідчує недостатнє вивчення методичні основи оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства.

Постановка завдання. Метою статті є обґрунтування основних підходів щодо проведення комплексної оцінки фінансового стану автотранспортного підприємства, враховуючи специфіку його діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Оцінка стану господарської діяльності є основою для визначення рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства. За допомогою системи фінансових показників здійснюється розрахунок та аналіз комплексу фінансових показників господарської діяльності автотранспортного підприємства, а саме:

1. Аналіз джерел формування капіталу дає чітке уявлення, за допомогою яких джерел ресурсів автотранспортне підприємство буде здійснювати свою діяльність, і в які сфери

діяльності більш доцільно вкладати капітал. Від якісного складу капіталу, який є в розпорядженні підприємства, оптимальності його структури і доцільності трансформування в основні і оборотні засоби залежить фінансове благополуччя автотранспортного підприємства і результатів його діяльності. Це у свою чергу впливає на рівень економічної безпеки автотранспортного підприємства.

2. Аналіз стану та структури активів дозволяє визначити оптимальне розміщення капіталу автотранспортного підприємства та оцінити, яке майно є в розпорядженні підприємства, а також який дохід воно отримує. Від цього залежить фінансовий стан підприємства і його стабільність та, як наслідок, економічна безпека автотранспортного підприємства.

3. Аналіз прибутку і рентабельності висвітлює якість проведення господарської діяльності автотранспортного підприємства з різних її сторін: виробничої, постачальницької, маркетингової, збутової, інвестиційної і фінансової діяльності. Цей аналіз дозволяє вивчити можливості одержання прибутку відповідно до наявного ресурсного потенціалу автотранспортного підприємства, підвищити рентабельність за рахунок зниження витрат.

4. Якість і своєчасність надання послуг з перевезення має важливий і безпосередній вплив на рівень економічної безпеки автотранспортного підприємства. Підвищення цих показників сприяє зміцненню конкурентоспроможності автотранспортного підприємства, зростанню ефективності його діяльності.

5. Спроможність автотранспортного підприємства вчасно здійснювати платежі, фінансувати свою діяльність на розширеній основі, переносити непередбачувані потрясіння і підтримувати свою платоспроможність у несприятливих обставинах свідчить про його стійкий фінансовий стан, і навпаки. Автотранспортні підприємства, які досягли стійкого фінансового стану, виходять з зони перехідного рівня своєї діяльності і досягають рівня економічної безпеки та переходять в зону економічної безпеки своєї господарської діяльності.

Особливістю запропонованої методики оцінки господарського стану автотранспортного підприємства є акцентування уваги на основній діяльності автотранспортного підприємства – надання послуг з перевезення.

Методичні основи оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства покликані враховувати вплив визначальних факторів на економічну безпеку автотранспортного підприємства. В основі цієї методики знаходиться система фінансових коефіцієнтів, що характеризують структуру джерел формування капіталу автотранспортного підприємства і його розміщення, рівновагу між активами та пасивами (зобов'язаннями) автотранспортного підприємства, ефективність й інтенсивність використання капіталу цього підприємства, ліквідність і якість активів, його інвестиційну привабливість та ін. З цією метою визначається динаміка кожного показника і його приріст.

В ній розширено загальну кількість показників з визначенням формул їх розрахунку, а саме: співвідношення оборотного і основного капіталу за первісною вартістю основних засобів, питома вага доходу від перевезень в загальних операційних доходах та вартісний об'єм реалізації продукції, що забезпечує досягнення точки рівноваги операційної діяльності автотранспортного підприємства, – що дозволяють провести аналіз і оцінку фінансового стану автотранспортного підприємства, відповідно до специфіки його діяльності, з метою обґрунтування факторів, які впливають на точку рівноваги.

У таблиці 1 коротко представлені вісім розділів методики оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства, їх назви, показники, що до них входять, формули їх розрахунку і розмірність.

Перший розділ – структура джерел. В цьому розділі проводиться аналіз структури джерел власного і позичкового капіталу на автотранспортному підприємстві.

Для розрахунку використовуються показники: власний капітал (ВК), позичковий капітал (ПК) і власний оборотний капітал (ВОК).

1. Одним з основних показників, що характеризує відношення позичкового і власного капіталу є коефіцієнт фінансового левериджу ($K_{ф.л.}$). Він вважається одним із основних індикаторів фінансової стійкості автотранспортного підприємства і характеризує використання ним позикових коштів, які впливають на зміну коефіцієнта рентабельності

власного капіталу. Чим вище значення цього показника, тим вищий ризик вкладення капіталу в це підприємство [2].

Таблиця 1

Методика оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства

Складові методики	Показники	Формули розрахунку	Розрахункові показники
1	2	3	4
I Структура джерел	1) Коефіцієнт фінансового левериджу 2) Коефіцієнт маневреності власного капіталу	$k_{ф.л.} = \frac{ПК}{ВК};$ $k_{м.к.} = \frac{ВОК}{ВК};$	ВК– власний капітал, ПК – позиковий капітал, ВОК – власний оборотний капітал, первісна $ОФ_{п.в.}$ і залишкова $ОФ_{з.в.}$ вартість основних засобів, ОК – оборотний капітал, $T_{пр.в.}$ – темп приросту виручки; $В_{з.п.}$ – сума виручки за звітний період, $В_{б.п.}$ – сума виручки за базовий період;
II Структура активів	1) Співвідношення оборотного і основного капіталу за первісною вартістю основних засобів; 2) Співвідношення оборотного і основного капіталу за залишковою вартістю основних засобів; 3) Темп приросту виручки, % 4) Частка дебіторської заборгованості уиторзі	$k_{сп.в.} = \frac{ОК}{ОФ_{п.в.}};$ $k_{з.в.} = \frac{ОК}{ОФ_{з.в.}};$ $T_{пр.в.} = \frac{В_{з.п.} - В_{б.п.}}{В_{б.п.}};$	$K_{сп.в.зн.}$ – коефіцієнт співвідношення зносу, k_1 – коефіцієнт самоокупності; k_2 – коефіцієнт повного самофінансування; ДЗ – дебіторська заборгованість, дохід (виручка) від реалізації перевезень за звітний ($В_{з.в.}$) і базовий ($В_{б.п.}$) періоди;
III Стан активів	1) Коефіцієнт зношеності основних засобів; 2) Коефіцієнт оновлення основних засобів; 3) Співвідношення коефіцієнтів зносу основних засобів при різних рівнях ефективності; 4) Співвідношення коефіцієнтів покриття оновлення основних засобів при різних рівнях ефективності; 5) Тривалість обороту : а) основного капіталу, років б) нематеріальних активів, років в) оборотного капіталу, днів	$K_{зн.} = \frac{\sum \text{Знос } ОФ}{ПВ_{ОФ}};$ $K_{сп.в.зн.} = \frac{K_{зносу}^{k_1}}{K_{зносу}^{k_2}};$ $K_{самофінанс.} = \frac{K_{самофінанс.}^{k_2}}{K_{самофінанс.}^{k_1}};$ $k_{об.к.} = \frac{В_{введ.ОФ}}{ПВ_{ОФ}};$	$K_{сп.в.зн.}$ – коефіцієнт співвідношення зносу, k_1 – коефіцієнт самоокупності; k_2 – коефіцієнт повного самофінансування; ДЗ – дебіторська заборгованість, дохід (виручка) від реалізації перевезень за звітний ($В_{з.в.}$) і базовий ($В_{б.п.}$) періоди, $\sum \text{Знос } ОФ$ – сума зносу основних засобів, $R_{пер.}$ – рентабельність перевезень;
IV Прибуток і рентабельність	1) Темп приросту валового прибутку, % 2) Темп приросту чистого прибутку, % 3) Прибуток на: а) одного працівника, грн. б) гривню заробітної плати, коп. в) гривню матеріальних витрат, коп. г) гривню основних засобів, коп. 4) Витрати на гривню перевезень, коп. 5) Рівень рентабельності: а) перевезень, % б) обороту, % в) сукупних активів, % г) операційного капіталу, % д) власного капіталу, %	$T_{пр.п.} = \frac{П_{з.п.} - П_{б.п.}}{П_{б.п.}};$ $T_{пр.ч.п.} = \frac{ЧП_{з.п.} - ЧП_{б.п.}}{ЧП_{б.п.}};$ $R_{пер.} = \frac{П_{пер.}}{В_{пер.}} \times 100;$	$\sum \text{Знос } ОФ$ – сума зносу основних засобів, $R_{пер.}$ – рентабельність перевезень;

продовження табл. 1

1	2	3	4
V Надання послуг з перевезення	1) Темп зростання валового обсягу перевезень, % 2) Темп зростання фізичного обсягу перевезень, % 3) Коефіцієнт використання виробничої потужності 4) Рівень фондівіддачі основних засобів 5) Питома вага доходу від перевезень в загальних операційних доходах, %	$T_{вал.} = \frac{ОПер_{вал.} - ОПер_{вал.}}{ОПер_{вал.}} \times 100;$ $T_{физ.} = \frac{ОПер_{физ.} - ОПер_{физ.}}{ОПер_{физ.}} \times 100;$ $k_{пот.} = \frac{ФРОВ}{ВПП_{серр.}};$ $k_{ф.о.ф.} = \frac{В_{впр.}}{В_{оф.серр.}};$ $k_{пзд} = \frac{Д_{пер}}{ОД_{заг}} \times 100;$	$V_{введ.оф}$ – вартість введених основних засобів; $Д_{пер}$ – дохід від перевезень; $k_{ф.о.ф.}$ – коефіцієнт фондівіддачі основних засобів; $ПВ_{оф}$ – первісна вартість основних засобів, валовий обсяг перевезень за поточний ($ОП_{в.з.п.}$) період і за базовий ($ОП_{в.б.п.}$), фізичний обсяг перевезень за поточний ($ОП_{ф.з.п.}$) період і за базовий ($ОП_{ф.б.п.}$), фактичний річний обсяг перевезень (ФРОВ), використання потужності підприємства середньорічне ($ВПП_{серр.}$), вартість виконаних перевезень ($В_{впр.}$), середньорічна вартість основних засобів ($В_{оф.серр.}$), дохід від перевезень ($Д_{пер}$), загальний операційний дохід $ОД_{заг}$; $В_{о.рп}$ – вартісний обсяг реалізації перевезень; $ОА$ – оборотні активи; $ПЗ$ – поточні зобов'язання; $ВК$ – власний капітал; $ГК$ – грошові кошти; $КДЗ$ – короткострокова дебіторська заборгованість.
VI Співвідношення між активами і джерелами їхнього формування	1) Частка у формуванні поточних активів власного капіталу, % 2) Частка у формуванні поточних активів позикового капіталу, % 3) Співвідношення дебіторської і кредиторської заборгованості	$Ч_{вк} = \frac{ВК \cdot 100}{ПА};$ $Ч_{па} = \frac{ПЗ \cdot 100}{ПА};$ $k_{співвідн.} = \frac{ДЗ}{КЗ};$	
VII Показники ліквідності	1) Коефіцієнт поточної ліквідності 2) Коефіцієнт швидкої ліквідності 3) Коефіцієнт абсолютної ліквідності	$k_{пл} = \frac{ОА}{ПЗ};$ $k_{шл} = \frac{ГК + КФК + КДЗ}{ПЗ};$ $k_{ал} = \frac{ГК + КФК}{ПЗ};$	
VIII Показники ризиків	1) Коефіцієнт операційного левериджу 2) Коефіцієнт фінансового левериджу 3) Вартісний обсяг реалізації продукції, що забезпечує досягнення рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства, грн.	$k_{ол} = \frac{ΔП\%}{ΔВР\%};$ $k_{ф.л.} = \frac{ПК}{ВК};$ $В_{о.рп} = \frac{Ч_{д.} \times 100\% - \frac{В_{з.п.}}{В_{з.п.}} \times 100\%}{\frac{В_{з.п.}}{В_{з.п.}} \times 100\% - \frac{В_{з.п.}}{В_{з.п.}} \times 100\%};$	

Джерело: Для розробки таблиці використана методика оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства Савицької Г. В. [6].

2. Власний капітал служить джерелом формування як необоротних, так і оборотних активів. Тут також має бути досягнуто оптимальних пропорцій у структурі його розподілу. Від того, яку частку власного капіталу вкладено в нерухомість, а яку – в оборотні активи, багато в чому залежить фінансова стійкість автотранспортного підприємства. Для характеристики структури розподілу власного капіталу розраховують коефіцієнт його маневреності ($K_{ман}$).

Він показує, яка частина власного капіталу знаходиться у високооборотній і високоліквідній його формі [2].

У другому розділі – структура активів – проводиться аналіз структури активів автотранспортного підприємства.

Для розрахунку використовуються показники: первісна $OF_{п.в.}$ і залишкова $OF_{з.в.}$ вартість основних засобів, оборотний капітал (ОК), дебіторська заборгованість (ДЗ), дохід (виручка) від реалізації перевезень за звітний ($B_{з.в.}$) і базовий ($B_{б.п.}$) періоди.

У третьому розділі – стан активів – проводиться аналіз руху і технічного стану основних засобів.

Для розрахунку використовуються показники: сума зносу основних засобів ($\sum \text{Знос } OF$), первісна вартість основних засобів ($ПВ_{OF}$).

Четвертий розділ – прибуток і рентабельність – містить розраховані коефіцієнти, що показують прибутковість і рентабельність діяльності автотранспортного підприємства.

Також розраховується показник – витрати на гривню перевезень.

Показники рентабельності – це рівень рентабельності: перевезень, обороту, сукупних активів, операційного капіталу, власного капіталу. Ці показники розраховуються у відсотках.

Для їхнього розрахунку використовуються показники: сума бруто-прибутку звітного періоду (до виплати відсотків і податків), сума чистого прибутку, сума прибутку від перевезень, сума витрат на здійснення перевезень, операційні витрати, прибуток від операційної діяльності, середньооблікова кількість усіх працівників в еквіваленті повної зайнятості (осіб), фонд оплати праці усіх працівників.

У п'ятому розділі – надання послуг з перевезення – розраховуються наступні показники: темп зростання валового обсягу перевезень ($T_{зр.вал.}$), темп зростання фізичного обсягу перевезень ($T_{зр.фіз.}$), коефіцієнт використання виробничої потужності ($K_{пот.}$), рівень фондівіддачі основних засобів ($K_{ф.одф.}$), питома вага доходу від перевезень в загальних операційних доходах ($K_{пвд.}$).

Для розрахунку цих показників використовуються: валовий обсяг перевезень за поточний ($OP_{з.з.п.}$) період і за базовий ($OP_{з.б.п.}$), фізичний обсяг перевезень за поточний ($OP_{ф.з.п.}$) період і за базовий ($OP_{ф.б.п.}$), фактичний річний обсяг перевезень (ФРОВ), використання потужності підприємства середньорічне ($ВПП_{сер.р.}$), вартість виконаних перевезень ($B_{впр.}$), середньорічна вартість основних засобів ($В_{оф.сер.р.}$), дохід від перевезень ($D_{пер.}$), загальний операційний дохід $OD_{заг.}$.

Шостий розділ – співвідношення між активами і джерелами їхнього формування – містить наступні показники: частка у формуванні поточних активів власного капіталу ($Ч_{вк.}$) і позикового капіталу ($Ч_{па.}$), співвідношення дебіторської і кредиторської заборгованості ($K_{співвідн.}$).

Найповніше фінансову стійкість підприємства, зокрема і автотранспортного, можна розглянути на основі вивчення рівноваги між статтями активу і пасиву балансу. Фінансову рівновагу можна розглядати за двома підходами, що взаємно доповнюють один одного [6].

Перший (майновий) підхід до оцінювання фінансової рівноваги виходить з позиції кредиторів: припускає збалансованість активів і пасивів балансу за термінами і спроможність підприємства вчасно погашати свої борги (ліквідність балансу).

Другий (функціональний) підхід виходить з позиції керівництва підприємства, що ґрунтується на функціональній рівновазі між джерелами капіталу і використанні їх в основних циклах господарської діяльності (операційний, інвестиційний, грошовий цикли).

Збалансованість додатного і від'ємного потоків коштів можлива за умови зрівноваженості активів і пасивів за термінами використання і за циклами. Отже, фінансова

рівновага активів і пасивів балансу лежить в основі оцінки фінансової стійкості підприємства, його ліквідності й платоспроможності [6].

У цьому розділі – показники ліквідності – розраховуються показники ліквідності.

Коефіцієнт поточної ліквідності ($K_{пл}$) (загальний коефіцієнт покриття боргів) показує ступінь покриття оборотними активами оборотних запасів [8].

Коефіцієнт швидкої (термінової) ліквідності ($K_{шл}$) – відношення коштів, короткострокових фінансових вкладень і короткострокової дебіторської заборгованості, платежі за якою очікуються протягом 12 місяців після звітної дати, до суми короткострокових фінансових зобов'язань. Зазвичай задовольняє співвідношення 0,7–1 [8].

Коефіцієнт абсолютної ліквідності (норма грошових резервів) ($K_{зл}$) визначається відношенням коштів і короткострокових фінансових вкладень до всієї суми короткострокових боргів підприємства [8].

Доповнює загальну картину у платоспроможності підприємства наявність чи відсутність у нього прострочених зобов'язань, їхня частота і тривалість.

Восьмий розділ – показники ризиків – допомагає зробити аналіз ступеню впливу багато чисельних ризиків на результати діяльності і рівень економічної безпеки автотранспортного підприємства.

Операційна діяльність – це основна діяльність автотранспортного підприємства. Вона не включає фінансової і інвестиційної діяльності. Розвиток операційної діяльності забезпечує автотранспортному підприємству сталий економічний розвиток і збільшення рівня рентабельності.

Точка рівноваги діяльності автотранспортного підприємства показує вартісний об'єм реалізації перевезень, при досягненні якого автотранспортне підприємство не має ні прибутку, ні збитків, а чистий дохід від його операційної діяльності дорівнює сукупним операційним витратам.

Висновки та подальші дослідження. Запропонована комплексна система оцінки фінансового стану автотранспортного підприємства дозволяє при економічному аналізі показників врахувати специфіку діяльності автотранспортного підприємства його господарської діяльності, зокрема основний вид його діяльності – надання послуг з перевезення.

Література

1. Ареф'єва О. В. Оцінка рівня економічної стійкості підприємств сфери послуг / О.В. Ареф'єва, Д. М. Городинська // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 6. – С. 106-111.
2. Бланк И. А. Основы финансового менеджмента: [у 2 т.] / И. А. Бланк. – 3-е изд. – К. : Эльга, Ника-Центр, 2007. Кн. 2. – 624 с.
3. Вечканов Г. С. Экономическая безопасность : учебник для вузов / Г. С. Вечканов. – СПб.: Питер, 2007. – 384 с.
4. Лавриков И.Н. Экономика автомобильного транспорта : учебное пособие / И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин; под науч. ред. д-ра экон. наук, проф. И.А. Минакова. – Тамбов : Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, Тамбов. – 2011. – 116 с.
5. Решетова М. В. Риск-менеджмент на предприятиях автомобильного транспорта: автореф. дис. ... канд. экон. наук / М. В. Решетова. – СПб. : СПбГУЭФ, 2003. – 20 с.
6. Савицька Г.В. Економічний аналіз діяльності підприємства : навч. посіб. / Г.В. Савицька. – К. : Знання, 2004. – 654 с.
7. Уманець Т.В. Економічна статистика : навч. посіб. / Т.В. Уманець. – К. : Знання, 2006. – 429 с.
8. Чеснакова Л. С. Фінансовий менеджмент: навчальний посібник / Л. С. Чеснакова. – К. : Видавництво "Логос", 2001. – 143 с.
9. Шинкаренко В.Г. Економічна безпека автотранспортних підприємств та їхня роль у роботі господарського комплексу України / В.Г. Шинкаренко // Зб. наук. праць НТУ. – 2009. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009_19_1/

References

1. Arefieva, O.V. and Horodynska, D.M. (2006), "Assessment of the level of economic sustainability enterprises sphere of services", *Aktualni problemy ekonomiky*, no. 6, pp. 106-111.
2. Blank, I.A. (2007), *Osnovy finansovogo menedzhmenta* [Basics Finance Management], 3rd ed, Elga, Nick Center, Kyiv, Ukraine, Book. 2, 624 p.
3. Vechkanov, G.S. (2007), *Ekonomicheskaya bezopasnost* [Economic Safety], high school textbook, Piter, St. Petersburg, Russia, 384 p.
4. Lavrikov, I.N., Penshin, I.N. and Minakova I.A. (2011), *Ekonomika avtomobilnogo transporta* [The economy of road transport: the manual], tutorial, Tambov Publishing House of the HPE TGTU, Tambov, Russia, 116 p.
5. Reshetova, M.V. (2003), "Risk management in enterprises of road transport", Thesis abstract for Cand. Sc. (Econ.), SPbGUEF, St. Petersburg, Russia, 20 p.
6. Savytska, H.V. (2004), *Ekonomichniy analiz diialnosti pidpriemstva* [Economic analysis of the company], tutorial, Znannia, Kyiv, Ukraine, 654 p.
7. Umanets, T.V. (2006), *Ekonomichna statystyka* [Economic Statistics], tutorial, Znannia, Kyiv, Ukraine, 429 p.
8. Chesnakova, L.S. (2001), *Finansovyi menedzhment* [Financial Management], tutorial, Vydavnytstvo "Lohos", Kyiv, Ukraine, 143 p.
9. Shinkarenko, V.H. "The economic security of trucking companies and their role in the economic complex of Ukraine", *Zb. nauk. prats NTU*, available at: http://nbuv.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009_19_1/

УДК 628.67

Сумець О.М.,
канд. техн. наук, доцент, доцент кафедри транспортних технологій і логістики Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

КЛЮЧОВІ ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ВИБІР МІСЦЯ РОЗТАШУВАННЯ ОБ'ЄКТІВ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ГОСПОДАРСЬКОГО АГРОПРОМИСЛОВОГО ФОРМУВАННЯ

Sumets O.M.
Cand. Sci. (Engineering), Associate Professor, assistant professor of transport technologies and logistics department of Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture

KEY FACTORS AFFECTING THE CHOICE OF OBJECT LOCATION OF LOGISTICS SYSTEM OF ECONOMIC AGROINDUSTRIAL FORMING

Постановка проблеми. Нині в аграрному бізнесі створюються нові утворення, що ведуть свою діяльність на засадах логістики. До таких утворень слід віднести і господарські агропромислові формування (ГАПФ). У словнику [6, с. 58] подається наступне трактування ГАПФ – «це інтегрована в межах одного господарства чи підприємства система виробництва, переробки і реалізації агропромислової продукції».

З метою організації ефективної господарської діяльності у межах ГАПФ створюється логістична система (ЛС), котра в собі поєднує певну кількість логістичних об'єктів, завданням яких є створення належних умов для пересування матеріального потоку у формі