

**Висновки з проведеного дослідження.**

Визначено місце і роль web-сайта у структурі інформаційних потоків туристичної компанії, що дозволило динамічно управляти її ресурсами та ефективно здійснювати інформаційну підтримку споживачів.

Запропоновано методику оцінки конкурентоспроможності сайту на основі розрахунку відповідного інтегрального коефіцієнту, що дозволяє визначити сильні та слабкі сторони цього інформаційного ресурсу, розробити дії з підвищення ефективності його використання. Розрахунок коефіцієнтів конкурентоспроможності сайтів трьох туристичних компаній Tez Tour, TUI та Калімірос показав, що найбільш правильним з них є сайт компанії TezTour, що отримав оцінку 85,5 бали (за 100-бальною шкалою). Показати сайт можна за рахунок збільшення розміру тексту, додавання відгуків туристів та розміщення рейтингової оцінки готелів та турів.

Визначено перелік інструментів веб-аналітики, які потрібно використовувати розробникам сайтів

для визначення того, наскільки ефективним є інформаційних ресурс, та прийняття рішень щодо внесення змін у дизайн, структуру або контент сайту.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Шаховалов Н.Н. Интернет-технологии в туризме: учебное пособие / Н. Н. Шаховалов; АлтГАКИ, кафедра информатики. – Барнаул : Изд-во АлтГАКИ, 2007. – 251 с.
2. Мельниченко С.В. Информационные технологии в туризме: теория, методология, практика : монография / С.В. Мельниченко. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – 494 с.
3. Оліфіров О.В. Інформаційні системи і технології в туризмі : навч. посіб. для студ. спец. 6.140103 «Туризм» ден. та заоч. форм навчання / О.В. Оліфіров, Ю.І. Ільєнко, Г.В. Шершньова. – Донецьк : ДонНУЕТ, 2012. – 253 с.
4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <<http://www.wcdt.com.ua/vse-pro-sajt-dlya-turfyrmyi/>>.
5. «Правильный» сайт отеля [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://blog.digitalwill.ru/pravilnyi-sait-otelya>.
6. Мась В. Краткий курс по интернет-рекламе [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.raskrutka.kiev.ua>.

УДК 658.7

**Баранець Г.В.**

*кандидат економічних наук,  
доцент кафедри менеджменту виробничої сфери  
Національного гірничого університету*

**Швец Л.В.**

*асистент кафедри менеджменту виробничої сфери  
Національного гірничого університету*

**Гаврилишина О.В.**

*студентка  
Національного гірничого університету*

**ПОТЕНЦІАЛ СКЛАДСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ В ПІДВИЩЕННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ  
АВТОМОБІЛЕБУДІВНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

У статті описано наявну систему складування автомобілебудівного підприємства ПАТ «ЗАЗ», проаналізовано ефективність її функціонування за допомогою показників різних груп. Запропоновано показник вартісної місткості складу, який комплексно характеризує інтенсивність використання складу, його економічність, ефективність і рівень схоронності, обґрунтовано інформативність здійснення факторного аналізу запропонованого показника.

**Ключові слова:** логістика, потенціал логістики, конкурентоспроможність, складський потенціал, системи складування.

**Баранець А.В., Швец Л.В., Гаврилишина А.В. ПОТЕНЦИАЛ СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ В ПОВЫШЕНИИ  
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ**

В статье осуществлено описание существующей системы складирования автомобилестроительного предприятия ПАО «ЗАЗ», проанализирована эффективность ее функционирования с помощью показателей различных групп. Предложен показатель стоимостной емкости склада, который комплексно характеризует интенсивность использования склада, его экономичность, эффективность и уровень сохранности, обоснована информативность осуществления факторного анализа предложенного показателя.

**Ключевые слова:** логистика, потенциал логистики, конкурентоспособность, складской потенциал, системы складирования.

**Baranetz A.V., Shvets L.V., Hawrylyshyna A.V. POTENTIAL OF WAREHOUSE LOGISTICS IN ENHANCING THE  
COMPETITIVENESS OF AUTOMOBILE CONSTRUCTION ENTERPRISE**

In this paper, by a description of the existing storage system Automobile Company PJSC «ZAZ», analyzes the effectiveness of its operation using indicators of different groups. The authors proposed benchmark capacity structure that comprehensively describes the intensity of the composition of its economy, efficiency and safety level, reasonably informative exercise factor analysis of the proposed measure.

**Keywords:** logistics, logistics capacity, competitiveness, warehouse capacity, the storage system.

**Постановка проблеми.** Розуміння важливості організації ефективної роботи складу не лише для безпосередньо логістичних компаній, а для будь-якого виробничого підприємства прийшло після того, як

у 1970-х рр. на середньому за розміром японському автомобільному заводі було впроваджено порівняно недорогий за витратами метод «канбан» (поставка виробів «точно в строк»), що дало змогу автозаводу

позбутися надмірних складських запасів і скоротити свою площу на 55 740 м<sup>2</sup>. Враховуючи, що вартість спорудження 1 м<sup>2</sup> такого заводу на той час становила більше ніж 1 тис. у.о., то економія капітальних витрат у японців при будівництві нового підприємства сягнула більше ніж 55 млн. у.о. [1]. Така економія капітальних витрат стала однією з найважливіших передумов японського лідерства на світових автомобільних ринках. «Канбан» виявився високоєфективною логістико-складською організаційною схемою, до якої виявили пильний інтерес американські, а згодом і європейські виробники. З того моменту в світі змінилося ставлення до складів – з другорядних «підсобок» вони перетворилися на рівноправні висококомеханізовані ділянки спочатку виробництва, а потім і всього логістичного ланцюжка товаропотоків, перетворившись згодом на складські системи, а потім на ще глобальніші системи зберігання й переробки. І коли українські бізнесмени посилаються на хронічний брак обігових коштів, вони часто не бачать наявних резервів, що знаходяться буквально під боком – на власному складі. Отже, використання потенціалу складської логістики може розглядатися як дієвий інструмент підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням розробки методики логістичного аналізу складських систем підприємств присвячено праці як зарубіжних, так і вітчизняних учених: В.В. Волгіна, А.М. Гаджинського, А.М. Зевакова, В.С. Николайчука, О.М. Тридіда та інших. Але з огляду на те, що завдання пошуку напрямів оптимізації систем складської логістики більшою мірою має практичне значення, ніж концептуальне, то результати досліджень у цьому напрямі містяться в періодичних фахових і бізнес-виданнях з логістики, таких як «Логістика», «Дистрибуція і логістика», «Логістика і бізнес», «Сучасний склад», «Склад & техніка», «Терминал». Окрему увагу необхідно приділити й інтернет-ресурсам, які надають можливість ознайомитися з досвідом логістів-практиків у здійсненні аналізу й удосконаленні складських бізнес-процесів, вирішенні проблемних ситуацій під час протікання складських операцій, розв'язанні конфліктів між складом та іншими підрозділами підприємства, ефективному управлінні персоналом складу, упровадженні новітніх складських технологій.

**Постановка завдання.** Основне завдання дослідження полягає у визначенні потенціалу складської логістики виробничого підприємства та його конкретизації у вигляді ефекту від оптимізації розміщення готової продукції на складі на прикладі ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод».

**Виклад основного матеріалу дослідження.** ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» – українське підприємство-виробник легкових автомобілів, а також фургонів і автобусів, який входить до Української автомобільної корпорації – найбільшої в Україні компанії з виробництва і продажу автомобілів, запасних частин і комплектуючих виробів, а також з надання послуг автосервісу. Окрім Корпорації «УкрАВТО», автомобільну продукцію в Україні на сьогодні випускають ще 15 заводів: ЗАТ «Єврокари», Корпорація «Богдан», Корпорація «АІС» та інші [2]. Саме ці компанії посідають панівне становище на українському ринку (рис. 1). Корпорація «УкрАВТО» тримає близько

42% ринку. Друге місце (17% ринку) займає Корпорація «АІС» (на її Кременчуцькому автоскладальному заводі збирають автомобілі ВАЗ і позашляховики SangYong). Корпорація «Богдан» (16,8% ринку) в Луцьку й Черкасах збирає легкові автомобілі ВАЗ, KIA і Hyundai. Близько 4% ринку закріпив Атол Холдинг (на заводі «Єврокари» випускаються автомобілі Skoda, VW і Seat) [3].

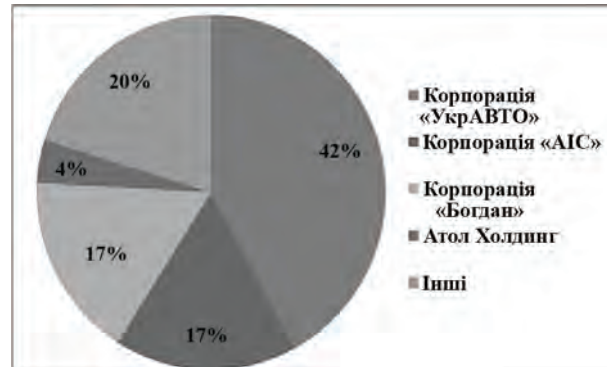


Рис. 1. Сегментація ринку автомобілебудування в Україні

Згідно з рис. 1, ПАТ «ЗАЗ» – лідер у галузі вітчизняного автомобілебудування. Лідуюча позиція серед виробників автівок зумовлена тим, що ПАТ «ЗАЗ» – єдине в Україні підприємство, що має повний цикл виробництва легкових автомобілів, який включає штампування, зварювання, фарбування, обладнання кузова і складання автомобіля [4]. Згідно з існуючою технологією виробництва, виробничо-логістичний ланцюг ПАТ «ЗАЗ» має вигляд рис. 2.

Таке якісно нове для України виробництво потребувало створення потужної логістичної системи, яка його обслуговувала б. Заданням її функціонування є постійне вдосконалення логістичної діяльності ПАТ «ЗАЗ» задля якісного обслуговування нового сучасного високотехнологічного виробництва й задоволення потреб населення України та країн-партнерів у надійних і недорогих авто економ-класу. За мету, яка повністю підтримує вищенаведене логістичне завдання, прийнято забезпечення оперативності, ефективності і якості комплексу робіт, пов'язаних як зі своєчасними доставками комплектуючих виробів на заводські конвеєри, так і з оперативними доставками готового авто у мережу продажу чи під замовлення його майбутнього власника.

Задля реалізації поставленої мети на території заводу було створено Центр логістики загальною площею 120000 м<sup>2</sup>, який дає змогу у безперервному режимі отримувати сотні тисяч вантажів, необхідних для виробництва, ефективно їх обробляти й оперативно доставляти до місця призначення. На сьогодні в систему логістики також включені дві секції для накопичення й відвантаження готової продукції загальною площею 51 289 м<sup>2</sup>, де можуть знаходитися

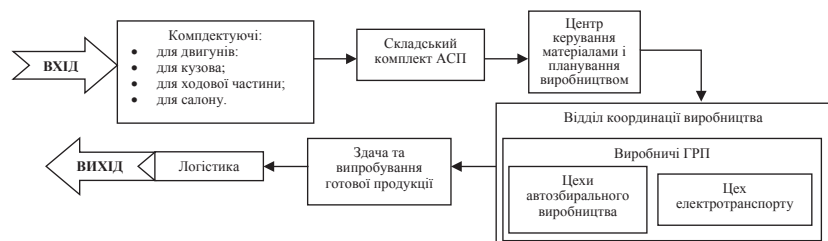


Рис. 2. Виробничо-логістичний ланцюг ПАТ «ЗАЗ»

понад 1300 нових автомобілів, щодня готових до відправлення в різні куточки України та зарубіжжя [4].

Отже, можна зробити висновок, що логістична система ПАТ «ЗАЗ» охоплює такі сфери, як закупівля й постачання, виробництво, складування й транспортування, а дистрибуція і збут забезпечується Корпорацією «УкрАВТО».

Складська система ПАТ «ЗАЗ» входить до складу Центру логістики, розташованого на території заводу. Склади спеціалізовані за видами матеріальних ресурсів і організовані з урахуванням вимог щодо їх зберігання й переробки. Складське господарство є однією з ланок логістичного ланцюга і складається з внутрішньокорпусних і окремо розташованих складів. За організаційною структурою склади входять до цеху матеріальної підготовки виробництва, цеху відвантаження готової продукції та основних і допоміжних цехів.

Основні й допоміжні матеріали, комплектуючі, металопродукція поставляються на завод автомобільним і залізничним транспортом. Завод має розгалужену мережу залізничних шляхів, протяжність яких на території заводу становить 12,6 км, і готова приймати щодня по п'ять складів з 30 вагонами. Проте від перевезення готової продукції – легкових автомобілів – залізничним транспортом довелось відмовитись через його неекономічність. Тепер підприємство перейшло на 100% перевезення автомобілів автопричепами, що на 20–35% дешевше. Більше того, не кожен склад обладнаний під'їзними шляхами до залізничної дороги. При прийнятних тарифах залізницею можна було б перевозити до 50% готових автомобілів, оскільки завод має 16 тушиків, з яких 8 заходять у корпуси, а також на відкритий склад готових автомобілів цеху.

Внутрішньозаводські та внутрішньоцехові перевезення здійснюються цехом транспортно-складських операцій за допомогою автомобільного транспорту, авто- й електронавантажувачів, транспортних візків. Загальна протяжність автомобільних доріг на заводі становить 16 км.

Щодо складського вантажообігу, то проектом заводу з програмою у 280 тис. автомобілів на рік передбачалось завезення на завод автотранспортом – 63 700 т вантажів, залізничним транспортом – 364 200 т вантажів. Вивозити з заводу автомобільним транспортом – 112 000 т вантажів, залізничним транспортом – 200 000 т вантажів. За наявності замовлень складська система автозаводу в змозі збільшити вантажообіг до програми 360 тис. автомобілів на рік.

Аналіз ефективності функціонування складської системи проводиться за багатьма параметрами, але єдиної універсальної методики не існує. Проаналізувавши сукупність показників оцінювання роботи складу, які описані в сучасній науковій, навчальній, бізнес літературі [5, с. 202; 6, с. 520; 7, с. 848], логічно розподілити їх за чотирма групами, подами у таблиці 1.

Показники інтенсивності роботи складу характеризують спроможність складської системи обробити певну кількість вантажів за встановлений період часу, а також ступінь рівномірності складських процесів.

Показники ефективності використання складських площ характеризують ступінь раціональності розміщення продукції на складах, тобто визначають, яка частина складських площ безпосередньо бере участь у складських процесах, а яка не використовується.

Таблиця 1  
Показники оцінювання ефективності роботи системи складування

1. Показники, які характеризують інтенсивність роботи складу	<ul style="list-style-type: none"> <li>- загальний вантажообіг складу;</li> <li>- отриманий вантажообіг складу;</li> <li>- відправлений вантажообіг складу;</li> <li>- питомий вантажообіг складу;</li> <li>- коефіцієнт нерівномірності завантаження складу;</li> <li>- показник зберігання;</li> <li>- коефіцієнт оборотності вантажів на складі.</li> </ul>
2. Показники, які характеризують ефективність використання складських площ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- місткість складу;</li> <li>- корисна площа складу;</li> <li>- коефіцієнт використання місткості складу;</li> <li>- вантажонапруженість складу.</li> </ul>
3. Показники, які характеризують рівень збереження вантажів	<ul style="list-style-type: none"> <li>- кількість випадків незбереження вантажів та псування вантажів з вини працівників складу;</li> <li>- рівень псування вантажів.</li> </ul>
4. Фінансово-економічні показники роботи складу	<ul style="list-style-type: none"> <li>- витрати складу;</li> <li>- собівартість зберігання вантажів;</li> <li>- дохід складу (для складів, що надають послуги зберігання);</li> <li>- продуктивність праці складського персоналу;</li> <li>- коефіцієнт оборотності запасів за вартістю;</li> <li>- забезпеченість товарообороту товарни ми запасами;</li> <li>- період поновлення запасів;</li> <li>- запасомісткість;</li> <li>- коефіцієнт неліквідів.</li> </ul>

Показники рівня збереження вантажів характеризують ступінь схоронності вантажів на складі в абсолютному та відносному вимірах.

Фінансово-економічні показники роботи складу визначають суму витрат на підтримання рівня схоронності складу й економічну доцільність утримання власного складу замість передачі цієї функції сторонній організації.

Представлена в таблиці 1 сукупність показників характеризує склад комплексно за наведеними чотирма параметрами. Проте отримання відповіді на запитання «Чи є загалом ефективною робота складу?» для аналітика ускладнюється через значну трудомісткість процедури оцінювання, особливо якщо мова йде про прийняття оперативних рішень з планування складських площ, вибір способів зберігання вантажів, вирішення питань про оренду складу тощо. Зазначене вище зумовлює потребу у створенні єдиного показника, який враховував би всі ознаки ефективності роботи складу.

Для того, щоб оцінити ступінь інтенсивності використання складу, необхідно знати, скільки одиниць продукції склад обробляє за одиницю часу (К). Але через те, що склади можуть уміщувати товари різноманітної номенклатури з різними натуральними одиницями виміру, то додавати їх один до одного математично не є правильним. З цього випливає необхідність привести сумарне значення кількості продукції на складі до єдиної одиниці виміру, наприклад до вартісної. Для цього помножимо кількість товарів певного виду (Кі) на вхідну складську ціну цього товару (Ці) та просумуємо значення добутоків для різних видів товарів. Якщо йдеться про інтенсивність використання складу, який є частиною виробничого підприємства, то вхідна складська ціна прирівнюється до собівартості готового продукту (Сі). Отже, інтенсивність використання складу характеризується зміною в динаміці суми добутоків  $\sum K_i \cdot C_i$ .

Схоронність продукції на складі оцінюється вимірюванням кількості випадків незбереження ван-



тажів і їх псування з вини працівників складу ( $K_i$  псув.). Для зручності розрахунків цей показник також переводиться до вартісної одиниці виміру шляхом множення  $K_i$  псув. на вартість незбережених і зіпсованих вантажів. У разі оцінювання власної системи зберігання виробничого підприємства враховуватимемо собівартість зіпсованого вантажу, отже, отримаємо  $K_i$  псув.\* $C_i$  псув. Загальна вартість усіх незбережених вантажів визначається шляхом додавання добутоків, тобто,  $\sum K_i$  псув.\* $C_i$  псув. Що краще забезпечується схоронність вантажів, то менше значення цього добутку.

Якщо від  $\sum K_i$ \* $C_i$  відняти  $\sum K_i$  псув.\* $C_i$  псув, можна отримати корисну місткість складу, тобто визначити, яку вартість продукції склад здатен зберігати належним чином із забезпеченням повної схоронності. А от якщо  $\sum K_i$  псув.\* $C_i$  псув розділити на  $\sum K_i$ \* $C_i$ , то можна дізнатись, яка частина із загальної вартості завезеної на склад продукції зазнала псування з вини працівників складу, тобто була незабезпечена безпечним зберіганням. Що менше значення цього показника, то кращі умови зберігання здатна забезпечити система складування підприємства.

Ефективність використання складу можна визначити шляхом ділення корисної місткості складу на загальну площу складу ( $S$ ), тобто  $(\sum K_i$ \* $C_i - \sum K_i$  псув.\* $C_i$  псув.)/ $S$ . Це відношення показує, скільки виробленої підприємством і збереженої складом вартості продукції можна розташувати на 1 кв. м площі складу. Що більше це значення, то ефективніше використовуються наявні у складській системі площі. Саме це відношення приймається за основоположне й визначається як коефіцієнт вартісної місткості складу:

$$K \text{ м. скл. варт.} = (\sum K_i * C_i - \sum K_i \text{ псув.} * C_i \text{ псув.}) / S \quad (1)$$

Якщо це відношення перевернути, то стане можливим охарактеризувати й економічність складу, адже  $S / (\sum K_i * C_i - \sum K_i$  псув.\* $C_i$  псув) показує, скільки квадратних метрів необхідно, щоб розмістити одну грошову одиницю вартості вхідної у складську систему продукції. Відповідно до запропонованої формули, що менше значення цього показника, то економічнішою є складська система.

Отже, використання цього коефіцієнта при аналізі роботи складу в динаміці характеризує склад комплексно:

1. Інтенсивність використання, якщо значення коефіцієнта збільшується за рахунок збільшення кількості вантажів, що обробляються на складі, а не її собівартості, і чисельник, тобто площа складу, за-

лишається незмінною, то склад використовується інтенсивніше.

2. Ефективність, якщо значення коефіцієнта збільшується за рахунок збільшення знаменника, а чисельник, тобто площа складу, залишається незмінною, і приріст значень коефіцієнта більший, ніж приріст розміру складських площ, то ці складські площі використовуються ефективно.

3. Схоронність, якщо вартість незбереженої і зіпсованої продукції з вини працівників складу зменшується або не збільшується, то склад забезпечує необхідний рівень схоронності.

4. Економічність, якщо приріст значень чисельника є більшим за приріст значень площі складу, то використання складських площ є економічно вигідним.

Отже, коли показники для аналізу ефективності функціонування складської системи визначені, необхідно розпочати їх розрахунки. Для цього використовуються дані про надходження у складську систему готової продукції (скільки легкових автомобілів виготовлено заводом) і витрати цієї системи (скільки автомобілів вибуло зі складу готової продукції в дистрибуційну мережу). Дані за 2013 р. для ПАТ «ЗАЗ» наведено в таблиці 3 [3].

На основі даних таблиці 3 розраховуються показники функціонування складу. Результати розрахунку подані в таблиці 4.

За даними таблиці 4 видно, що найбільш інтенсивно готова продукція прибувала на склад у березні-квітні 2013 р., що пояснюється найбільшими обсягами виробництва протягом цих місяців, а вибувала в жовтні-листопаді 2013 р., що як раз припадає на сезонний пік активності ринку продажів автомобілів. Отже, загальний вантажообіг досяг свого максимального значення в листопаді – 3487 автівок, коли середній вантажообіг за всіма моделями легкових автомобілів становив 498 одиниць. Цього самого місяця, відповідно, і свого максимального значення досяг питомий вантажообіг складу, який становить 0,068 автомобіля на кожний кв. м складу.

Коефіцієнт оборотності вантажів на складі свідчить, скільки разів повністю заповнювався і спустошувався склад за аналізований період. Щодо складу готової продукції ПАТ «ЗАЗ», то кожного місяця, крім грудня і лютого, він обслуговував майже у 2,5 раза більше товарів, ніж його місткість, що говорить про високу швидкість проходження автомобілів через складську систему. Про це свідчать і високі значення коефіцієнта використання місткості складу – майже всі їх значення перевищують одиницю.

Таблиця 3

## Інформація про рух готової продукції на складі ПАТ «ЗАЗ»

Місяць	Рух готової продукції на складі, од.		Рух готової продукції на складі, тис. грн.	
	надходження, од.	витрати, од.	надходження, тис. грн	витрати, тис. грн
Січень	4	1002	326.80	66324.50
Лютий	1440	1119	105334.25	74059.27
Березень	1831	1262	133935.43	83514.35
Квітень	1870	1343	136788.23	88867.15
Травень	1480	1453	108260.20	96138.76
Червень	1641	1521	120037.16	100638.03
Липень	1684	1652	123182.56	109305.74
Серпень	1422	1762	104017.57	116583.96
Вересень	1469	1774	107455.57	117377.95
Жовтень	1485	1930	108602.44	127685.10
Листопад	1458	2029	106652.67	134270.79
Грудень	1006	1852	81821.30	141934.10
Усього	16231	16432	1236414.19	1256699.70

Таблиця 4

## Показники функціонування складу готової продукції ПАТ «ЗАЗ»

Показник	Січень	Лютий	Березень	Квітень	Травень	Червень	Липень	Серпень	Вересень	Жовтень	Листопад	Грудень
Отриманий вантажообіг складу, од.	4	1440	1831	1870	1480	1641	1684	1422	1469	1485	1458	1006
Відправлений вантажообіг складу, од.	1002	1119	1262	1343	1453	1521	1652	1762	1774	1930	2029	1852
Загальний вантажообіг складу, од.	1006	2559	3093	3213	2933	3162	3336	3184	3243	3414	3487	2858
Питомий вантажообіг складу	0.02	0.05	0.06	0.063	0.057	0.062	0.065	0.062	0.063	0.067	0.068	0.056
Середньомісячний вантажообіг	144	366	442	459	419	452	477	455	463	488	498	408
Коефіцієнт нерівномірності завантаження складу	1.982	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99	2.92
Коефіцієнт оборотності вантажів на складі	0.774	1.969	2.379	2.472	2.256	2.432	2.566	2.449	2.495	2.627	2.683	2.198
Коефіцієнт використання місткості складу	0.003	1.108	1.408	1.438	1.138	1.262	1.295	1.094	1.130	1.142	1.122	0.774
Вантажонапруженість складу	0	0.098	0.125	0.128	0.101	0.112	0.115	0.097	0.1	0.101	0.099	0.069
Кількість випадків незбереження і псування вантажів з вини працівників складу	0	1	2	1	4	3	3	1	2	4	3	2
Рівень псування вантажів	0	0.0007	0.0011	0.0005	0.0027	0.0018	0.0018	0.0007	0.0014	0.003	0.002	0.002
Коефіцієнт вартісної місткості складу	0.006	2.053	2.609	2.666	2.106	2.337	2.398	2.027	2.093	2.113	2.076	1.593

Вантажонапруженість складу показує, скільки одиниць товару, що надходять на склад готової продукції, можна розташувати на кожному кв. м корисної площі цього складу. Під корисною площею мається на увазі та частина загальної площі складу, яка безпосередньо використовується для зберігання готової продукції.

У разі ПАТ «ЗАЗ», враховуючи специфічність такого виду готового продукту, як автомобілі, методика розрахунку корисної площі має такий вигляд. Беручи до уваги те, що склад готової продукції ПАТ «ЗАЗ» являє собою не що інше, як майданчик для паркування, площею 51289 м<sup>2</sup>, на якому одночасно можуть зберігатись 1300 автомобілів, то корисна площа цього майданчика дорівнюватиме сумарній кількості площ 1300 паркувальних місць. Відомо, що стандартні розміри паркувального місця становлять 2,5х4,5 метра, тобто його площа займає 11,25 м<sup>2</sup>. Помноживши це значення на загальну місткість складу готової продукції в одиницях, можна отримати значення корисної площі складу, тобто 11,25\*1300 = 14625 (м<sup>2</sup>)

Використовуючи отримане значення корисної площі складу готової продукції при розрахунку вантажонапруженості складу, отримуємо, що в найбільш напружений місяць на 1 кв. м корисної площі можна було розташувати не більше ніж 11,5% усього автомобіля. Якщо відомо, що середні габарити автівки виробництва ПАТ «ЗАЗ» становлять 4,139х1,686, то відповідно її середня площа становить 4,139\*1,686 = 6,978 (м<sup>2</sup>). Помноживши отримане значення на вантажонапруженість складу (6,978\*11,5%), отримуємо, що на 1 кв. м корисної площі складу готової продукції в липні 2013 р. зберігалось 0,8 кв. м автомобіля.

**Висновки з проведеного дослідження.** У сучасних

економічних умовах пошук шляхів оптимізації витрат для виробничого підприємства вже майже вичерпався, адже зміни в технології виробничого процесу є дуже капіталовитратними, а сувора економія на ресурсах зазвичай призводить до зниження якості готової продукції, а отже, і до відмови споживача такої продукції купувати. Тому підприємці потребують нових ідей для оптимізації витрат, які не були б дуже дорогими, але водночас давали значний економічний ефект. Це пояснює пильну увагу науковців і бізнес-практиків до аналізу обслуговуючих виробничих систем – складської, транспортної, дистрибуційної, закупівлі й постачання.

Разом з розумінням того, що склад має стати об'єктом логістичного ланцюга, на якому може створюватись додаткова вартість, виникла необхідність створення й упровадження сучасних технологій для складського господарства, які перетворюють їх у складські системи, а потім і у глобальні системи зберігання й переробки.

Отримані результати дослідження свідчать, що впровадження нової технології розміщення готової продукції на складі ПАТ «ЗАЗ» – багаторівневої механізованої паркувальної системи – здатне інтенсифікувати використання складських площ і тим самим підвищити спроможність складу зберігати більшу вартість вироблених автомобілів. Перспективи подальших досліджень у цьому напрямі полягають у здійсненні повного економічного обґрунтування ефективності запропонованих заходів із урахуванням усіх видів поточних і капітальних витрат. При цьому слід врахувати підвищені вимоги до інформаційного забезпечення роботи багаторівневої паркувальної системи, що обов'язково потребує відповідного коригування суми витрат на її обладнання.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. С чего начинается склад? – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.quantum-int.com/ru/bibliotek/87-biblioteka/210-bibliotekamesevolucij>.
2. Офіційний сайт корпорації «УкрАВТО». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukravto.ua/ua/>.
3. Офіційний сайт асоціації автовиробників України «Укравтопром». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika>.
4. Офіційний сайт ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.avtozaz.com/>.
5. Зеваков А.М. Логистика материальных запасов и финансовых активов / А.М. Зеваков. – СПб. : Питер, 2005. – 352 с.
6. Волгин В.В. Склад: логистика, управление, анализ / В.В. Волгин. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К<sup>о</sup>», 2009. – 736 с.
7. Николайчук В.Е. Логистический менеджмент : [учебник] / В.Е. Николайчук. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К<sup>о</sup>», 2012. – 980 с.
8. Савицкая Г.В. Экономический анализ : [учебник] / Г.В. Савицкая. – М. : НИЦ ИНФРА-М, 2014. – 649 с.

УДК 339.1.003.13

**Безпарточний М.Г.**  
кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки підприємства  
Полтавського університету економіки і торгівлі

**ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ЦІНОВОЇ ПОЛІТИКИ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

Стаття присвячена механізмам формування ефективної цінової політики торговельних підприємств. Подається детальна характеристика механізмів з урахуванням кон'юнктури споживчого ринку, розглядаються принципи формування цінової політики торговельних підприємств. Запропоновано алгоритм формування цінової політики та стратегію її впровадження на торговельних підприємствах під впливом чинників зовнішнього оточення.

**Ключові слова:** торговельні підприємства, цінова політика, ефективність, механізми, принципи, формування, стратегія.

**Безпарточный М.Г. ФОРМИРОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ ЦЕНОВОЙ ПОЛИТИКИ ТОРГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Статья посвящена механизмам формирования эффективной ценовой политики торговых предприятий. Подается подробная характеристика механизмов с учетом конъюнктуры потребительского рынка, рассматриваются принципы формирования ценовой политики торговых предприятий. Предложен алгоритм формирования ценовой политики и стратегии ее внедрения на торговых предприятиях под влиянием факторов внешнего окружения.

**Ключевые слова:** торговые предприятия, ценовая политика, эффективность, механизмы, принципы, формирование, стратегия.

**Bezpartochnyi M.G. FORMATION EFFICIENT PRICING POLICY OF TRADE ENTERPRISES**

The article deals with the mechanisms of formation an effective price policy of trade enterprises. Supplied a detailed description of the mechanisms given the current conditions of the consumer market, discusses the principles pricing policy of trade enterprises. An algorithm is proposed price policy and strategy for its implementation in trade under the influence of external factors and the environment.

**Keywords:** trade enterprises, price policy, efficiency, mechanisms, principles, formation, strategy.

**Постановка проблеми.** Забезпечення економічної стійкості торговельних підприємств в умовах конкуренції полягає в обґрунтуванні та запровадженні ефективної цінової політики. При формуванні цінової політики та визначенні рівня націнки торговельні підприємства мають враховувати чинники внутрішнього і зовнішнього середовища. Більшість торговельних підприємств при розробці цінової політики орієнтуються на платоспроможний попит споживачів, враховують економічні ризики та рівень конкуренції на споживчому ринку.

Зазначена наукова проблема має щільний зв'язок з практичною діяльністю торговельних підприємств, які потребують удосконалення цінової політики, оскільки це відображається на економічних результатах їх господарської діяльності, а саме обсязі товарообігу, витратах обігу та показниках прибутковості.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В економічній літературі існують публікації, які присвячені дослідженню проблем формування ефективної цінової політики торговельних підприємств, серед них чільне місце посідають роботи Л.В. Балабанової, О.В. Березіна, І.В. Височин, Н.О. Власової, В.А. Гросул, Т.Б. Кушнір, Л.О. Лігоненко, А.А. Мазаракі, Б.М. Мізюка, Н.Г. Міценко, М.А. Окландера,

О.В. Покатаєвої, С.В. Фролової, А.Д. Шемета тощо. Окремі аспекти щодо механізмів державного регулювання системи ціноутворення торговельних підприємств досліджено нами у наукових джерелах [1].

На наш погляд, з наукової точки зору залишаються малодослідженими проблеми щодо удосконалення механізмів формування цінової політики з урахуванням зміни кон'юнктури споживчого ринку.

**Постановка завдання.** Головною метою цієї роботи є дослідження сучасного стану системи ціноутворення торговельних підприємств, обґрунтування принципів формування цінової політики в умовах конкуренції, розробка механізмів формування ефективної цінової політики та економічної стратегії її запровадження на торговельних підприємствах.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Цінова політика торговельних підприємств є відмінною від системи ціноутворення інших суб'єктів господарювання. Специфічними рисами цінової політики торговельних підприємств є торговельна надбавка. Відповідно до її рівня буде залежати кінцевий економічний результат торговельного підприємства. Більшу частину витрат обігу складає вартість товарних ресурсів, тобто ціна виробника. Ця вартість залежить від обсягів замовлень товарів торговельними підприємствами.