

УДК 658.7

РОЗВИТОК ПІДХОДІВ ДО ОЦІНКИ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ЛОГІСТИКИ В СИСТЕМІ УПРАВЛІНСЬКОГО АНАЛІЗУ ПІДПРИЄМСТВА

*Г. В. Баранець, к. е. н., доцент, ДВНЗ «Національний гірничий університет»,
anna270276@mail.ru*

У статті визначено місце логістичного аналізу в системі управлінського аналізу діяльності підприємства. Обґрунтовано склад об'єктів логістичної інфраструктури, уточнено їх видовий поділ з використанням типових класифікаційних критеріїв. Дістав подальшого розвитку підхід до оцінки ефективності використання основних засобів логістики на підставі змін факторної моделі показника фондівддачі.

Ключові слова: логістичний аналіз, управлінський аналіз, логістична інфраструктура, основні засоби, рентабельність фондів, фондівддача, складська інфраструктура, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми. В науці та господарській практиці за останні десятиріччя сформувався досить сталий погляд на проблему оцінки виробничо-господарської діяльності підприємства та її ефективності. Система оціночних показників традиційно включає:

- показники стану та ефективності використання предметів праці – матеріальних ресурсів та їх статичної форми – запасів;
- показники стану та ефективності використання трудових ресурсів;
- показники стану та ефективності використання засобів праці – виробничих та невиробничих основних засобів;
- показники витрат та собівартості продукції;
- показники результатів діяльності – обсягів випущеної та реалізованої продукції.

Дану систему логічно доповнює та певним чином завершує система фінансових показників, яка визначає наявність, розміщення та ефективність використання фінансових ресурсів підприємства. Власне ця система визначає здатність підприємства: дотримуватися оптимального співвідношення власних і позикових джерел фінансування діяльності, генерувати прибуток для забезпечення планового рівня рентабельності (активів, продукції, продажів), забезпечувати фінансову стійкість, ліквідність та платоспроможність, підтримувати зростання оборотності капіталу та його елементів (підвищувати ділову активність).

Виконаний за таким підходом аналіз надає користувачу інформацію про стан та ефективність функціонування виробничої та фінансової підсистем підприємства, проте поза увагою залишаються інші функціональні підсистеми, зокрема, маркетингова та логістична. Цілком зрозуміло, що кінцева мета функціонування підприємства – максимізація прибутку може бути досягнена лише за умови спрямованості на єдиний результат роботи всіх підсистем. Очевидним є вклад кожної з них в отримання прибутку, хоча традиційна система обліку та аналізу й не дає можливості визначити часткові показники участі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Сьогодні позиціонуванню логістичного аналізу в системі управлінського аналізу діяльності підприємства дослідники приділяють недостатню увагу. Серед зарубіжних вчених, у працях яких досліджується дане питання, слід виділити Коваленко Л. В. [1], Міротина Л. Б. [2], Моїсєєву Н. К. [3], Філонова М. Г. [1]. Дана проблема визначила сферу наукових інтересів вітчизняних науковців: Дейнеги О. В., Крикавського Є. В., Кубів С. І., Чернописької Н. В. [4], Похильченко О. А. [5] та ін. Проте сформованість методичних підходів до оцінки показників використання ресурсів, засобів праці, результатів та витрат в логістиці залишається на низькому рівні, що обумовлює необхідність їх подальшого розвитку.

Формулювання мети статті. В роботі

поставлена мета розвинути підхід до оцінки основних засобів логістики підприємства в системі управлінського аналізу, що реалізована у три етапи:

1. Обґрунтування місця та основних складових логістичного аналізу в системі управлінського аналізу.

2. Визначення логістичної інфраструктури та класифікація її об'єктів.

3. Удосконалення підходу до оцінки ефективності використання основних засобів логістики на підставі впровадження змін у факторній моделі показника фондівдачі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Організований на єдиній інформаційній платформі аналіз, що передбачає комплексне дослідження всіх сторін діяльності підприємства з метою надання керівництву інформації, необхідної для планування, контролю та прийняття управлінських рішень, розробки стратегії та тактики організації виробничої, фінансової, маркетингової, логістичної, інвестиційної, інноваційної діяльності, отримав назву управлінського аналізу.

Управлінський аналіз є сенс розглядати, з одного боку, як складову економічного аналізу поряд з фінансовим аналізом (фактично за допомогою управлінського аналізу реалізується можливість відобразити нефінансовий бік господарських процесів), з іншого боку, управлінський аналіз – це інструмент реалізації однієї з функцій управління підприємством і тому може розглядатися як самостійний вид аналізу, який має свій предмет, цілі і методологію. До складу управлінського аналізу відносять ті його види, які дозволяють оцінити функціональні підсистеми підприємства за обраними критеріями та показниками. Результати такої оцінки розглядаються як основа для прийняття управлінських рішень в кожній підсистемі. Як слушно зазначено в праці [1], логістичний аналіз виступає інтегратором основних видів управлінського аналізу. Відповідно до викладених вище положень основні функціональні складові системи управлінського аналізу представлені на рис. 1.



Рис. 1. Система управлінського аналізу підприємства

Загально визнаною є важливість ефективно організації логістичної діяльності на сучасному промисловому підприємстві і виявляється у здатності логістики гармонізувати цілі підвищення якості обслуговування клієнта і мінімізації витрат підприємства. Є. Крикавський визначає їх як цілі для досягнення і цілі для підтримання [6, с.117]. Перші пов'язані з досягненням певних результатів діяльності підприємства, зокрема, рівня обслуговування клієнта, другі – з мінімізацією витрат для реалізації цілей досягання (логістичних витрат).

Об'єктом логістичного управління на підприємстві є матеріальні та фінансові потоки оборотних активів [7]. Логічно передбачити, що саме ці потоки мають розглядатися як об'єкти логістичного аналізу. За умовчанням слід використовувати поняття інформаційних потоків та відповідно передбачати необхідність їх аналізу.

Матеріальні потоки оцінюються на підставі визначення параметрів їх потужності, інтенсивності, рівномірності надходження, корисного руху складових, тривалості його призупинення (знаходження у стані запасів). Оцінка фінансових потоків покликана встановити рівномірність надходження і витрачання коштів, швидкість трансформації матеріальної форми в грошову, досягнення стану збалансованості та синхронності. Параметри логістичних інформаційних потоків оцінюються, перш за все, не з позицій потужності чи інтенсивності, а з позицій корисності інформації (її значущості) та ритмічності, тобто своєчасності підготовки, обробки та передачі.

Описані параметри мають бути конкретизовані у певних показниках та коефіцієнтах, результати розрахунку яких за певний період та подальша змістовна інтерпретація повинні бути в першу чергу використані для прийняття управлінських рішень в сфері логістики підприємства. В той же час очевидна користь логістичного аналізу й для інших сфер діяльності підприємства, які тісно пов'язані з логістикою ресурсами, інформаційною підтримкою, інфраструктурним забезпеченням. Саме інфраструктура утворює своєрідний каркас, на якому будується система виробництва і логістики підприємства.

В цьому зв'язку розрізняють поняття

виробничої та логістичної інфраструктури. Виробнича підприємства – це підрозділи підприємства, які не беруть безпосередньої участі у створенні продукції, але своєю діяльністю створюють умови, необхідні для роботи основних виробничих цехів. В загальному вигляді виробнича інфраструктура включає:

- допоміжні та обслуговуючі (дільниці) та господарства (ремонтне, інструментальне, транспортне, енергетичне, складське);
- споруди та комунікації (внутрішньозаводські шляхи, під'їзні колії, мости, естакади, трубопроводи, лінії електропередачі, зв'язку, природоохоронні споруди);
- засоби збирання та обробки інформації.

Як видно з наведеного переліку, більшість елементів виробничої інфраструктури має пряме відношення до протікання логістичних процесів, тому ці елементи можуть бути віднесені також до об'єктів логістичної інфраструктури підприємства.

В широкому розумінні логістична інфраструктура – це сукупність технічних та організаційно-економічних елементів, за допомогою яких всі види економічних потоків здійснюють циклічний рух з найбільшою ефективністю від постачальників ресурсів до кінцевих споживачів.

Інфраструктуру логістичних процесів утворюють такі основні групи технічних засобів [4, с.32]:

- засоби транспорту і маніпулювання (навантаження, розвантаження, складування) для переміщення продуктів всередині підприємства, а також між підприємствами, які об'єднані в ланцюгу поставок;
- будівлі та складські споруди, призначені для складування та зберігання запасів, а також необхідне складське устаткування, що забезпечує виконання основних складських функцій;
- засоби пакування, призначені для збереження, захисту продуктів, їх транспортування;
- засоби обробки інформації (технічні пристрої і системи, а також прикладне програмне забезпечення).

Організаційно-економічні умови для ефективного проходження логістичних потоків створюють підприємства різних організаційно-правових форм, які займаються

наданням логістичних послуг (транспортно-експедиційних, складських, комплексних тощо). Відповідно до організаційно-економічних об'єктів логістичної інфраструктури відносять транспортні компанії, складські, логістичні центри, логістичних 3PL, 4PL операторів та послуги, які вони надають.

До технічних елементів логістичної інфраструктури відносять основні виробничі засоби підприємства, які майже в повному обсязі їх визначають.

Участь основних засобів у виробництві визначає їхню класифікацію на виробничі, що безпосередньо беруть участь у виробництві, створюють умови для його здійснення або служать для зберігання і транспортування продукції, а саме: виробничі споруди, передавальне обладнання, силові й робочі машини, вимірювальні й регулювальні прилади, пристрої й лабораторне обладнання, транспортні засоби, інструмент, виробничий інвентар тощо, і невиробничі, котрі належать підприємству і виконують обслуговуючі функції (соціальну, житлову, культурну, медичну, спортивну та ін.).

Отже, об'єкти основних виробничих засобів, покликані забезпечити ефективну організацію логістики на підприємстві, формують її виробничо-забезпечуючий ресурс.

Основні засоби виробничого призначення в свою чергу поділяють на активні та пасивні. Так, активними є основні засоби, які безпосередньо контактують із предметами праці при виготовленні продукції, тобто задіяні у виробничому процесі. До них відносять: робочі, силові машини, устаткування, інструмент тощо. Пасивною частиною виробничих основних засобів є ті, які забезпечують нормальний хід виробничого процесу без контакту з предметами праці – будівлі цехів, адміністрації, складів, транспортні засоби, складські господарства тощо. За такого підходу зрозуміло, що ресурс логістики виробничого підприємства слід віднести до пасивної частини основних засобів.

Класичний підхід до оцінки стану та ефективності використання основних виробничих засобів підприємства, як відомо, передбачає визначення показників трьох груп:

- 1) забезпечення підприємства основними засобами (фондоозброєність, фондо-

місткість, частка вартості основних засобів у майні підприємства);

- 2) стану основних засобів (коефіцієнти зносу, придатності, оновлення, вибуття, приросту);

- 3) ефективності використання основних засобів (фондорентабельність, фондовіддача, абсолютна сума прибутку, що припадає на одну гривню основних засобів).

При оцінці стану та ефективності використання основних засобів логістики підприємства можуть бути використані всі три групи показників, а за необхідності окремі з них можуть бути деталізовані або доповнені.

Так, показник рентабельності основних засобів (фондорентабельності) може бути представлений у вигляді взаємозв'язку трьох факторів (на підставі використання методу розширення моделі): фондовіддачі основних засобів, частки реалізованої продукції в загальному її випуску та рентабельності продажів [8, с.173]

$$R_{OZ} = \Phi B_{OZ} * \chi_{PI} * R_n \quad (1)$$

Найпростішим для цієї факторної моделі методом (способом) абсолютних різниць визначають як змінився рівень рентабельності основних засобів за рахунок кожного фактору.

Наступним кроком є визначення факторів першого порядку на зміну фондовіддачі. З позицій логістичного аналізу традиційний підхід може бути змінений і представлений у вигляді:

$$\Phi B_{OZ} = \Phi B_{OII} * \chi_{OII} * \chi_{POZ} \quad (2)$$

де ΦB_{OII} – фондовіддача об'єктів логістичної інфраструктури підприємства;

χ_{OII} – частка об'єктів логістичної інфраструктури в пасивній частині основних засобів підприємства;

χ_{POZ} – частка пасивної частини основних засобів в їх загальній вартості.

Модель (2) є мультиплікативною, що дає можливість, як і в попередньому випадку, використати метод абсолютних різниць для визначення впливу кожного з факторів.

Слід зазначити, що модель (2) може використовуватися за умови, якщо прийняти

обсяг випущеної продукції відповідним обсягу переробленої та/або переміщеної готової продукції. При цьому за необхідності здійснення подальшого деталізованого аналізу важливо уникати подвійного рахунку, оскільки, наприклад, на складі операції з переробки та транспортування часто здійснюються одночасно.

Фондовіддача об'єктів логістичної інфраструктури як аналітичний показник характеризує обсяг переробленої та (або) переміщеної силами підприємства продукції у вартісних одиницях, який припадає на одиницю вартості основних засобів логістичного призначення (транспортних, складських, пакувальних, маніпуляційних тощо).

За аналогією із методикою подальшого розкладення показника фондовіддачі основних засобів на фактори, вивчення впливу чинників на зміну $\Phi B_{ОЛЛ}$ здійснюються, використовуючи метод розширення, тобто шляхом введення у базову модель показників, перегрупування яких дасть можливість виокремити найважливіші чинники та кількісно оцінити їх вплив на зміну результуючого показника $\Phi B_{ОЛЛ}$.

Показник фондовіддачі об'єктів логістичної інфраструктури залежить від їх виду або сфери застосування. Як найважливіші можуть бути виділені об'єкти складської та транспортної інфраструктури. Рівень фондовіддачі кожного цих об'єктів буде залежати від факторів другого порядку, а саме вартості, часу роботи та середньочасової виробітки (технологічної продуктивності за годину роботи). В загальному вигляді показник представляється у вигляді

$$\Phi B_{ОЛЛ} = \frac{ВПП}{B_{ОЛЛ}} = \frac{T_{од} * P * B_{ВПП}}{Ц_о} \quad (3)$$

де $ВПП$ – вартість продукції (вантажу), що переміщується та (або) перероблюється за період;

$T_{од}$ – час роботи об'єкта основних засобів за період, год.;

P – технологічна продуктивність за годину роботи (середньочасовий виробіток) об'єкта основних засобів, т/год.;

$B_{ВПП}$ – вартість одиниці маси вантажу, що переміщується або перероблюється, грн.

$Ц_о$ – ціна (вартість) одиниці обладнан-

ня, грн.

Залежно від виду використовуваного складського обладнання або транспортного засобу, показник продуктивності роботи за одиницю часу визначають по різному (табл. 1). Відповідно буде мати відмінності модель фондовіддачі об'єктів логістичної інфраструктури.

Як видно з формули обчислення показника $\Phi_{ОЛЛЦ}$, на зміну фондовіддачі об'єктів складської інфраструктури впливають вісім факторів. За певної деталізації, зокрема уявлення повного часу на здійснення одного циклу роботи, наприклад, баштового крана, як алгебраїчної суми складових (часу на навантаження t_n , розвантаження t_p , транспортування t_{mp} , простоїв, здійснення інших операцій t_i) з урахуванням коефіцієнта сумісності рухів φ , модель ускладнюється і набуває такого вигляду:

$$\Phi B_{ОЛЛЦ} = \frac{T_{зм} * K_{зм} * Д * 3600 * q * d * B_{ВПП}}{(t_n + t_p + t_{mp} + t_i) * \varphi * Ц_о} \quad (4)$$

Дана модель є змішаною, тому найпростішим способом аналізу кількісного впливу факторів на результуючий показник, є ланцюгові підстановки.

Продуктивність обладнання неперервної дії визначається по різному залежно від виду переміщуваних вантажів. Ці відмінності формалізовано в табл. 2.

За даними табл. 2 видно, що залежно від специфіки використовуваного обладнання факторна модель показника $\Phi_{ОЛЛН}$ буде набувати змін, відповідних особливостям розрахунку продуктивності машин і механізмів.

Методика визначення продуктивності праці основних засобів транспортної логістики залежить від виду рухомого засобу. Так, продуктивність автомобіля P_a , тобто кількість перевезеного ним вантажу за одиницю часу (т/год.), залежить від техніко-експлуатаційних показників роботи рухомого парку і визначається за формулою:

$$P_a = \frac{q * \gamma_{cm} * V_T * \beta}{l_{nn} + V_T * \beta * t_{np}} \quad (5)$$

де q – вантажопідйомність автомобіля, т;

Факторні моделі фондovіддачі для основних видів складського обладнання

Вид складського обладнання	Продуктивність Обладнання	Факторна модель фондovіддачі
Обладнання циклічної дії (крани, навантажувачі)	$P_{OЦД} = \frac{3600}{T_{Ц}} * q * d$ <p>де $T_{Ц}$ – повний час одного циклу, с; q – вантажопідйомність обладнання, т; d – коефіцієнт використання вантажопідйомності обладнання (0,5...0,8)</p>	$\Phi_{OЦД} = \frac{T_{ЗМ} * K_{ЗМ} * Д * 3600 * q * d * B_{ВПД}}{T_{Ц} * Ц_о}$ <p>де $T_{ЗМ}$ – тривалість зміни, год.; $K_{ЗМ}$ – коефіцієнт змінності; $Д$ – кількість днів роботи обладнання за період.</p>
Обладнання неперервної дії (конвеєри, елеватори)	$P_{ОНД} = 3600 * q_1 * V$ <p>де q_1 – середня інтенсивність навантаження на 1 м довжини поверхні (стрічки) машини, т/м; V – швидкість переміщення вантажу, м/с.</p>	$\Phi_{ОНД} = \frac{T_{ЗМ} * K_{ЗМ} * Д * 3600 * q_1 * V * B_{ВПД}}{Ц_о}$

Таблиця 2

Визначення продуктивності обладнання неперервної дії залежно від виду переміщуваних вантажів

Вид вантажів	Формула для визначення продуктивності складського обладнання
Насипні	$P_{МНДн} = 3600 * F * \gamma * V$ <p>де $P_{МНДн}$ – продуктивність обладнання, т/год.; F – площа перетину шару матеріалу, м²; γ – об’ємна насипна маса матеріалу, т/м³.</p>
Однотипні одиничні, які вимірюються масою	$P_{МНДо}^1 = 3600 * \frac{M}{l} * V$ <p>де $P_{МНДо}$ – продуктивність обладнання, т/год.; M – маса одиниці матеріалу або затареної продукції, яка переміщується машиною, кг; l – відстань між вантажними одиницями (ковшами), м.</p>
Однотипні одиничні, які вимірюються кількістю	$P_{МНДо}^2 = 3600 * \frac{V}{l}$ <p>де $P_{МНДо}$ – продуктивність обладнання, од./год.</p>

$\gamma_{ст}$ – статичний коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобіля;

V_T – технічна швидкість автомобіля, км/год;

β – коефіцієнт використання пробігу автомобіля;

$l_{нп}$ – відстань навантаженого пробігу автомобіля за поїздку, км;

$t_{пр}$ – час простою автомобіля під операціями навантаження-розвантаження, год.

За необхідності визначити фондovіддачу автомобільного транспорту відповідно із розрахунковою формулою (5) набуває змін базова модель (3)

$$\Phi_{OЛпа} = \frac{T_{ЗМ} * K_{ЗМ} * Д * q * \gamma_{ст} * V_T * \beta * B_{ВПД}}{(l_{ні} + V_T * \beta * t_{пр}) * Ц_о} \quad (6)$$

Продуктивність вантажного вагона є узагальнюючим показником використання залізничного транспорту (вагонного парку) і

визначається як робота, яка виконана одним вагоном робочого парку за добу в тонно-кілометрах нетто. За допомогою цього показника може бути розрахований робочий парк для виконання необхідного обсягу перевезень.

Продуктивність вантажного вагона залежить від динамічного навантаження на один вагон робочого парку (q_b), середньодобового пробігу (S_b) і коефіцієнту порожнього пробігу вагонів (α) [9]:

$$P_{\text{доб}} = \frac{q_b - S_b}{1 + \alpha} \quad (7)$$

Динамічне навантаження на один вантажений вагон залежить від виду вантажу і типу вагона та від співвідношення середньої відстані перевезень важко- і легковагових вантажів, що пояснюється за допомогою формули:

$$q_b = \frac{\sum Pl_n}{\sum nS_b} \quad (8)$$

де $\sum Pl_n$ – вантажообіг залізниці в т-км нетто;

$\sum nS_b$ – пробіг навантажених вагонів, якими виконаний цей обсяг перевезень.

Як результат, фондвіддача вантажних вагонів визначається за формулою:

$$\Phi_{\text{Фонд}} = \frac{D * (q_b - S_b) * B_{\text{ВПП}}}{(1 + \alpha) * C_o} \quad (9)$$

Слідуючи логіці традиційного підходу до аналізу ефективності використання основних засобів, наступним етапом має бути визначення впливу факторів третього порядку на зміну показника фондвіддачі. Для цього необхідно знати як змінився обсяг переміщеної та (або) переробленої продукції у зв'язку із заміною транспортно-складського обладнання або його модернізацією, впровадженням інноваційних заходів з удосконалення складських технологій або організації доставки вантажів. В окремих випадках може вивчатися вплив не тільки виробничих, а й соціальних факторів (підвищення кваліфікації робітників, покращення умов їх праці тощо), що безперечно підвищить цінність проведеного логістичного аналізу.

Висновки. Однією з найважливіших умов ефективної організації логістичних процесів є їх належне технічне забезпечення. Основні виробничі засоби логістики потребують системної, організованої на науковій основі оцінки стану та ефективності використання, що дасть можливість аналітику своєчасно розпізнати ланки у товаропровідному ланцюгу, які стримують інтенсивність потокових процесів через низьку продуктивність підйомно-транспортного обладнання, його несправність та як наслідок понаднормативні простой у ремонті тощо. Своєчасна ідентифікація «вузьких» ланок ланцюга із конкретизацією виявленої проблеми дозволить вжити заходів з усунення відхилень у графіку роботи транспортно-складського обладнання та устаткування і тим самим забезпечити досягнення планових показників потужності, інтенсивності, рівномірності, корисності матеріальних потоків.

Література

1. Коваленко Л. В. Позиционирование логистического анализа в управленческом анализе / Л. В. Коваленко, Н. Г. Филонов // Вестник Томского государственного педагогического университета. – 2011. – №12. – С. 166–171.
2. Эффективность логистического управления / Под общ. ред. Л. Б. Миротина. – М. : Экзамен, 2004. – 448 с.
3. Моисеева Н. К. Экономические основы логистики / Н. К. Моисеева. – М. : ИНФРА-М, 2008. – 528 с.
4. Крикавський Є. В. Економіка логістичних систем: монографія / М. Василевський, І. Білик, О. Дейнега та ін. // під ред. Є. Крикавського та С. Кубіва. – Львів : НУ «ЛП», 2008. – 596 с.
5. Крикавський Є. В. Логістичні активи та консеквенції їх використання / Є. В. Крикавський, О. А. Похильченко [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/23696/1/15-87-95.pdf>. (дата звернення 20.02.2016).
6. Крикавський Є. В. Логістика. Основи теорії. / Є. В. Крикавський. – Львів : Нац. ун-т «Львівська політехніка», «Інтелект - Захід», 2004. – 416 с.
7. Баранець Г. В. Логістичні пріоритети в управлінні оборотними активами підприємства / Г. В. Баранець // Вісник КНТЕУ. – 2006. – № 6. – С. 64–69.
8. Савицкая Г. В. Экономический анализ / Г. В. Савицкая. – Мн. : Новое знание, 2004. – 640 с.
9. Шпак О. А. Моделирование показателей использования вагонного парка железниц / О. А. Шпак // Вісник ДНУЗТ. – Д., 2006. – Вип. 11. – С. 230–235.

РАЗВИТИЕ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ
ЛОГИСТИКИ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО АНАЛИЗА ПРЕДПРИЯТИЯ

А. В. Баранец, к. э. н., доцент, ГВУЗ «Национальный горный университет»

В статье определено место логистического анализа в системе управленческого анализа деятельности предприятия. Обоснован состав объектов логистической инфраструктуры, уточнено их видовое деление с использованием типовых классификационных критериев. Получил дальнейшее развитие подход к оценке эффективности использования основных средств логистики на основе изменений факторной модели показателя фондоотдачи.

Ключевые слова: логистический анализ, управленческий анализ, логистическая инфраструктура, основные средства, рентабельность фондов, фондоотдача, складская инфраструктура, транспортная инфраструктура.

DEVELOPMENT OF APPROACHES TO THE ESTIMATE OF LOGISTIC FIXED
ASSETS IN THE SYSTEM OF ENTERPRISE MANAGEMENT ANALYSIS

H. V. Baranets, Ph. D (Econ.), Ass. Prof., SHEI «National Mining University»

The place of logistic analysis in the management analysis system of the enterprise is determined. Composition of facilities of logistic infrastructure is grounded; their type division is clarified using standard classification criteria. The approach to estimation of logistic fixed assets effectiveness is further developed. It is based on changes of the factor model indicator of the capital productivity.

Keywords: logistic analysis, management analysis, logistic infrastructure, fixed assets, profitability, capital productivity, warehouse infrastructure, transport infrastructure.

Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Швецом В. Я.

Надійшла до редакції 08.02.16.