

НУБІП України

НУБІП України

**МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА
РОБОТА**

НУБІП України

12.02 – МКР. 466 «С» 2021.03.16. 13 ПЗ

НУБІП України

СТАСИШНОЇ ДІАНОГОРІВНИ
2021 р.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

УКРАЇНИ
ФАКУЛЬТЕТ АГРАРНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри менеджменту
ім. проф. Й. С. Завадського
к. е. н., професор Т. І. Балановська
« » 20 року

ЗАВДАННЯ

ДО ВИКОНАННЯ МАГІСТЕРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТЦІ

Стасишиній Діані Юрївні
Спеціальність **073 «Менеджмент»**
Освітня програма **«Менеджмент організації і адміністрування»**

Орієнтація освітньої програми **освітньо-професійна**

Тема магістерської кваліфікаційної роботи: *«Управління логістичними процесами в підприємстві»*

затверджена наказом ректора НУБіП України від 16.03.2021 р. № 466 « »

Термін подання завершеної роботи на кафедру 2021.11.15
(рік, місяць, число)

Вихідні дані до магістерської кваліфікаційної роботи: нормативно-правові акти України, офіційні матеріали Державної служби статистики України, Міністерства аграрної політики та продовольства України, роботи вітчизняних і зарубіжних вчених та фахівців з логістики, документи ТОВ «СВК Україна», фінансова звітність підприємства, результати власних досліджень і спостережень.

Перелік питань, що підлягають дослідженню:

1. Теоретичні аспекти управління логістичними процесами в підприємстві
2. Аналіз і оцінка існуючої системи управління логістичними процесами в підприємстві ТОВ «СВК Україна»
3. Удосконалення процесу управління логістичними процесами в підприємстві

Дата видачі завдання « » 2021 р.

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи _____ Резнік Н.П.
(підпис)

Завдання прийняла до виконання _____ Стасишина ДЮ.
(підпис)

РЕФЕРАТ

магістерської кваліфікаційної роботи «Управління логістичними процесами в підприємстві»

здобувача другого (магістерського) рівня вищої освіти

факультету аграрного менеджменту

спеціальності 073 «Менеджмент», освітньої програми «Менеджмент організацій і адміністрування»

Національного університету біоресурсів

і природокористування України

Стасишиної Ліани Юрївни

Магістерська кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Основний текст викладений на 89 сторінках друкованого тексту, у тому числі робота містить 18 рисунків, 20 таблиць, 3 додатки, 60 інформаційних джерел.

Структура роботи сформована відповідно до поставленої мети і певними для її досягнення завданнями дослідження. У вступі обґрунтовується актуальність обраної теми дослідження, розкриваються мета і завдання, визначається об'єкт і предмет дослідження.

У першому розділі магістерської кваліфікаційної роботи узагальнено теоретичні основи управління логістичними процесами в підприємстві, визначено сутність логістичних процесів підприємства і їх функціональна характеристика. Сформовано особливості формування транспортно-логістичних систем.

У другому розділі проведено аналіз і оцінено існуючу систему управління логістичними процесами в підприємстві ТОВ «СВК України».

Третій розділ присвячений розробці рекомендацій щодо підвищення ефективності економічної діяльності на основі вдосконалення системи управління логістичними процесами ТОВ «СВК України».

Ключові слова: агрологістика, транспортно-логістична система, логістичні процеси, агропромисловий комплекс, аграрне підприємство, стратегія, логістичний інсорсинг, методи управління логістикою, відділ логістики.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ В ПІДПРИЄМСТВІ.....	7
1.1. Сутність логістичних процесів підприємства і їх функціональна характеристика.....	7
1.2. Особливості формування транспортно-логістичних систем.....	22
1.3. Зарубіжний досвід функціонування механізму побудови логістичних процесів в підприємстві.....	28
РОЗДІЛ 2 ХАРАКТЕРИСТИКА ОСОБЛИВОСТЕЙ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ В АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ.....	38
2.1. Аналіз передумов удосконалення управління логістичними потокami у підприємствах аграрної сфери.....	38
2.2. Організаційно-економічна характеристика ТОВ «СВК Україна».....	48
2.3. Оцінювання системи управління логістичними процесами у ТОВ «СВК Україна».....	61
РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ ТОВ «СВК УКРАЇНА».....	68
3.1. Перспективні напрями розвитку підприємства за умови розроблення логістичної стратегії.....	68
3.2. Впровадження методів управління логістикою в підприємстві.....	75
3.3. Обґрунтування заходів з удосконалення ефективності управління логістичними процесами підприємства.....	81
ВИСНОВКИ.....	86
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	90
ДОДАТКИ.....	97

ВСТУП

Актуальність теми. З розвитком міжнародних стандартів торгівлі виникає потреба в якісних логістичних послугах. Сучасні вимоги бізнесу та постійно зростаюча конкуренція вимагають комплексного підходу до оптимізації управління логістичними процесами в сільськогосподарських підприємствах з використанням новітніх інформаційних технологій, які є вихідними для розробки гнучких логістичних моделей різних сфер виробничо-господарської діяльності.

Логістична діяльність є однією з найважливіших напрямів функціонування суб'єктів господарювання, а умови використання системного підходу дають можливість отримати максимальний ефект від даного виду діяльності. Наявність різних підходів і напрямів управління логістичних систем показує перспективність досліджень у цій галузі, розвитку в теорії управління, активне використання методології логістичного менеджменту і практичну діяльність суб'єктів господарювання.

Нині вітчизняні підприємства та їх логістична діяльність, в цілому відіграють вагомую роль, адже управління логістичними процесами розглядається не тільки з точки зору витрат на доставку, а й ступенем задоволеності клієнтів.

Питання управління логістичними процесами в підприємстві досліджували такі вчені як Б.О. Анкін, В.П. Битов, І.І. Вінченко, М.П.Гордон, Н.І. Драгнева, Л.В. Забуранна, В.Г. Кузнецов, Т.В. Мірзоева, Л.Б.Міротін, Д.Ю. Пирогова, Н.П. Резнік, О.М. Сумець, О.М. Тридід та інші науковці.

Мета і завдання дослідження. Метою кваліфікаційної магістерської роботи є дослідження теоретичних та методичних засад, а також розробка практичних рекомендацій з удосконалення управління логістичною

діяльністю в ТОВ «СВК Україна» Добровеличківського району Кіровоградської області.

Досягнення даної мети здійснюється через вирішення наступних завдань:

- визначити сутність управління логістичними процесами в підприємстві та їх функціональну характеристику;
- висвітлити особливості формування транспортно-логістичних систем;
- узагальнити зарубіжний досвід механізму побудови логістичних процесів в підприємстві
- здійснити аналіз передумов удосконалення управління логістичними процесами в підприємстві
- проаналізувати організаційно-економічну діяльність підприємства
- оцінити системи управління логістичних процесів у підприємстві;
- дослідити перспективні напрями управління логістичними процесами
- обґрунтувати методи управління на досліджуваному підприємстві
- надати рекомендації підприємству щодо удосконалення управління логістичною діяльністю в підприємстві

Об'єктом дослідження є процес управління логістичною діяльністю в підприємстві.

Предметом дослідження є принципи, методи, технології і практичні аспекти управління логістичними процесами в підприємстві.

Поглиблені дослідження здійснені на матеріалах ТОВ «СВК України»

Добровеличківського району Кіровоградської області.

Методи дослідження. Теоретичною основою магістерської кваліфікаційної роботи є диалектичний метод наукового пізнання, комплексний системний підхід до вивчення економічних явищ та процесів, наукові праці та розробки вітчизняних і зарубіжних вчених.

Для реалізації поставлених у магістерській кваліфікаційній роботі завдань було використано такі методи дослідження: дедукції – при побудові структури роботи в логічному взаємозв'язку і вивчення предмета загалом, єдності та взаємозалежності його окремих складових частин; індукції – при формуванні

загальних висновків до проведеного дослідження; таблиций, графічний та історичний для аналізу та оцінки інформації.

Інформаційною базою дослідження є нормативно-правові акти України, офіційні матеріали Державної служби статистики України, Міністерства аграрної політики та продовольства України, роботи вітчизняних і зарубіжних вчених та фахівців з логістики, документи ТОВ «СВК Україна», фінансова звітність підприємства, результати власних досліджень і спостережень.

Наукова новизна одержаних результатів дослідження полягає в узагальненні теоретичних положень щодо управління логістичними процесами в підприємстві.

Практичне значення одержаних результатів. Полягає у можливості їх застосування ТОВ «СВК Україна» для управління логістичними процесами в підприємстві та ефективного використання стратегій оптимізації логістичного процесу для скорочення валових витрат підприємства.

Апробація результатів магістерської кваліфікаційної роботи. Основні положення магістерської кваліфікаційної роботи апробовані на Всеукраїнській науково-практичній студентській конференції «Актуальні питання теорії та практики менеджменту» (м.Київ, Національний університет біоресурсів і природокористування України, 26 травня 2021р.), V Міжнародній науково-практичній конференції «Інклюзивний розвиток національної економіки: глобальні тенденції, можливості України та роль агропродовольчого сектора» (м.Київ, Національний університет біоресурсів і природокористування України, 18-19 листопада 2021р.).

Окремі розробки автора, висновки і пропозиції прийняті для практичного використання у діяльності підприємства.

Зокрема, цікавими є положення щодо:

- особливостей формування транспортно-логістичних систем;
- аналізу передумов удосконалення управління логістичними потоками у підприємствах аграрної сфери;

аналізу та оцінці існуючої системи управління логістичними процесами в ТОВ «СВК Україна»;

удосконалення управління логістичними процесами в підприємстві шляхом впровадження стратегії логістичного інсорсингу у діяльність підприємства та створення відділу логістики в ТОВ «СВК Україна».

Довідка впровадження від 10.12.2021 р.

Структура роботи. Магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел.

Основний текст викладений на 93 сторінках друкованого тексту, у тому числі робота містить 18 рисунків, 20 таблиць, 3 додатки, 60 інформаційних джерел.

НУБІП України

РОЗДІЛ I

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ В ПІДПРИЄМСТВІ

1.1. Сутність логістичних процесів підприємства і їх функціональна характеристика

У сучасних умовах високого рівня конкуренції між учасниками агропродовольчого ринку ефективна логістична організація ведення аграрного бізнесу набуває надзвичайно високої актуальності. Без раціонально організованої логістичної системи жодне підприємство не зможе тривалий час утримувати досягнуті позиції у конкурентній боротьбі, а тим більше досягати лідерства.

Нині у галузі управління аграрним бізнесом здійснюються спроби розширення сфери застосування логістичних методів. Теоретико-методологічні і прикладні напрацювання логістичного менеджменту активно впроваджуються в операційну та стратегічну діяльність багатьох сільськогосподарських підприємств. У практичній діяльності підприємницьких організацій зворотня віддача виявляється у конкретному економічному ефекті від скорочення витрат і часу на трансформацію ресурсів у логістичних системах. Численні дослідження особливостей логістичного менеджменту орієнтовані на інтеграцію всіх функціональних сфер, що пов'язані з проходженням матеріального потоку від виробника до споживача в єдиний комплекс.

Аграрна логістика є видом підприємницької логістики за галузевою диференціацією або ж за видами економічної діяльності підприємств. Безумовно вона, як і всі інші види бізнес-логістики, може мати раціоналістичний і забезпечувальний типи чи їх інтегрований прояв. Відповідно, в системі аграрного менеджменту логістика виступає як у ролі підходу до управління підприємством, так і в ролі об'єкта управління.

Аграрна логістика як наука (раціоналістична агрологістика) розробляє наукові принципи, методи, математичні моделі, що дають змогу планувати, контролювати й управляти транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, що виникають в процесі доведення сировини та матеріалів до аграрного підприємства, організації виробничого процесу, доведення аграрної продукції до споживача відповідно до його вимог [1].

Проблеми експлуатації складів і транспортних засобів, вибору і використання навантажувально-розвантажувального обладнання, способів утаковки, функціонування інформаційно-керуючих систем є предметом уваги іншого напрямку розвитку логістики АПК, який пропонується називати забезпечувальною агрологістикою.

Забезпечувальна агрологістика безпосередньо орієнтована на дослідження різних логістичних утворень (об'єктів, організацій, каналів, ланцюгів, мереж тощо), пов'язаних з конкретними логістичними операціями (процесами), які створюють необхідні умови для ведення основного виду діяльності аграрного підприємства (задоволення попиту через виробництво сільськогосподарської продукції).

На підприємствах аграрного сектору потрібно максимально ефективно поєднувати всі різновиди логістики, так як вони разом будуть давати максимальний результат для впровадження раціональних форм матеріального забезпечення аграрних підприємств, виробництва та доведення до ринків збуту продукції. Але в першу чергу тут варто мати на увазі поєднання двох основних типів агрологістики: раціоналістичної та забезпечувальної [2].

Сутність найбільш широкого тлумачення аграрної логістики полягає в поєднанні наукового та практичного управління поточними процесами в аграрній економіці і, зокрема, управління рухом і зберіганням сировини, матеріалів, напівфабрикатів та готової продукції в господарському обігу від первинного джерела сировини до кінцевого споживача сільськогосподарської продукції. Поряд з цим аграрна логістика в сучасних умовах глобалізації

процесів постачання, виробництва та збуту сільськогосподарської продукції є критичним чинником успіху в агробізнесі й тому представляє важливе джерело конкурентної переваги на ринку [3].

Аграрна логістика має окремі галузеві особливості, що зумовлені специфічними умовами функціонування аграрного сектору економіки.

Агропромисловий комплекс (АПК) це сукупність виробничо-взаємопов'язаних підприємств з вирощування, зберігання, заготівлі, транспортування, переробки і реалізації сільськогосподарської продукції, а також обслуговуючих та допоміжних підприємств й організацій.

Як відомо, в структурі АПК виділяють три сфери (рис. 1.1).

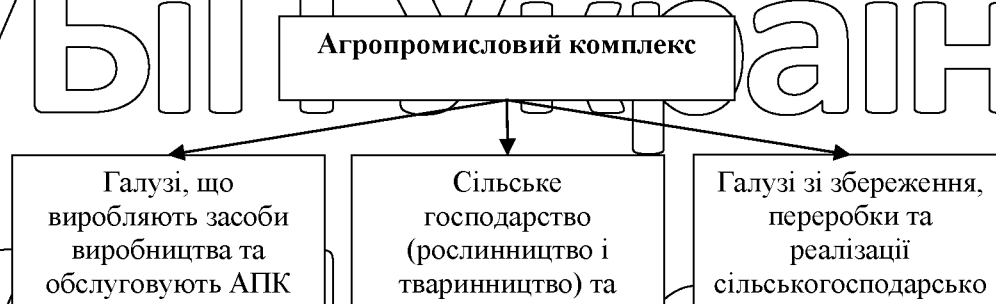


Рис. 1.1. Галузева структура АПК*

Примітка.* Розроблено автором на основі [4]

Отже, перша сфера АПК складається із галузей, які забезпечують агропромисловий комплекс засобами виробництва та виробничо-технічним обслуговуванням сільського господарства. До цієї сфери входять також сільськогосподарське та продовольче машинобудування, виробництво мінеральних добрив і хімічних засобів захисту рослин, мікробіологічна промисловість, ремонт техніки та капітальне будівництво в АПК. Від їх діяльності залежить ритмічність, поточковість і масовість виробництва сільськогосподарської продукції та кінцевого продукту.

До другої сфери входять підприємства й організації, які безпосередньо займаються виробництвом сільськогосподарської продукції. Дана сфера АПК тісно пов'язана з такими поняттями, як сільськогосподарська діяльність,

сільськогосподарський товаровиробник та сільськогосподарське підприємство, які мають певне тлумачення в українському законодавстві [4].

Сільськогосподарська діяльність – це процес управління біологічними перетвореннями з метою отримання сільськогосподарської продукції та/або додаткових біологічних активів [5].

Сільськогосподарське (аграрне) підприємство – це підприємство, основною діяльністю якого є постачання вироблених (наданих) ним сільськогосподарських товарів (послуг) на власних або орендованих основних фондах, а також на давальницьких умовах, в якій вартості сільськогосподарських

товарів/послуг становить не менш як 75% вартості всіх товарів/послуг, поставлених протягом попередніх 12 послідовних звітних податкових періодів сукупно [7].

Третя сфера об'єднує галузі і підприємства, які забезпечують заготівлю, переробку сільськогосподарської продукції і доведення її до споживача. Тут зосереджена харчова, м'ясна, молочна, рибна та комбікормова промисловість [4].

Аграрну сферу економіки, як комплекс взаємозалежних виробництв, складно уявити поза системним підходом, який є одним із принципів логістики.

Взаємозв'язки між галузями та підприємствами цього комплексу опосередковуються товарним обміном.

Логістика в аграрній сфері економіки відрізняється від логістики промисловості або торгівлі й вимагає особливих підходів до впровадження та застосування логістичних систем управління.

Існує три важливих особливості аграрної логістики.

По-перше, матеріальний потік може мати біологічну природу і характеризується значним споживанням уже виробленої продукції всередині виробничого циклу. Це стосується, насамперед, галузей тваринництва: скотарства, свинарства та птахівництва, де відбувається переведення тварин з

однієї статеві-вікової групи в іншу.

По-друге, особливістю аграрного виробництва є використання живих організмів, що зараховуються до складу основних фондів аграрного

підприємства і обліковуються у фінансовій звітності. Тобто може спостерігатися певне розширення за асортиментом матеріального потоку при проходженні по логістичному ланцюгу.

По-третє, сезонність виробництва аграрної продукції зумовлює необхідність у створенні додаткових логістичних запасів сировини і матеріалів, а також готової продукції. При цьому рослинництво є сировиною для кормової промисловості, що забезпечує кормами тварин, а тваринництво – постачальник органічних добрив для галузі рослинництва [8].

Особливості взаємовпливу логістики і АПК доцільно розглядати на трьох рівнях функціонування: на рівні сфер АПК, інфраструктури і потоків (рис. 1.2).

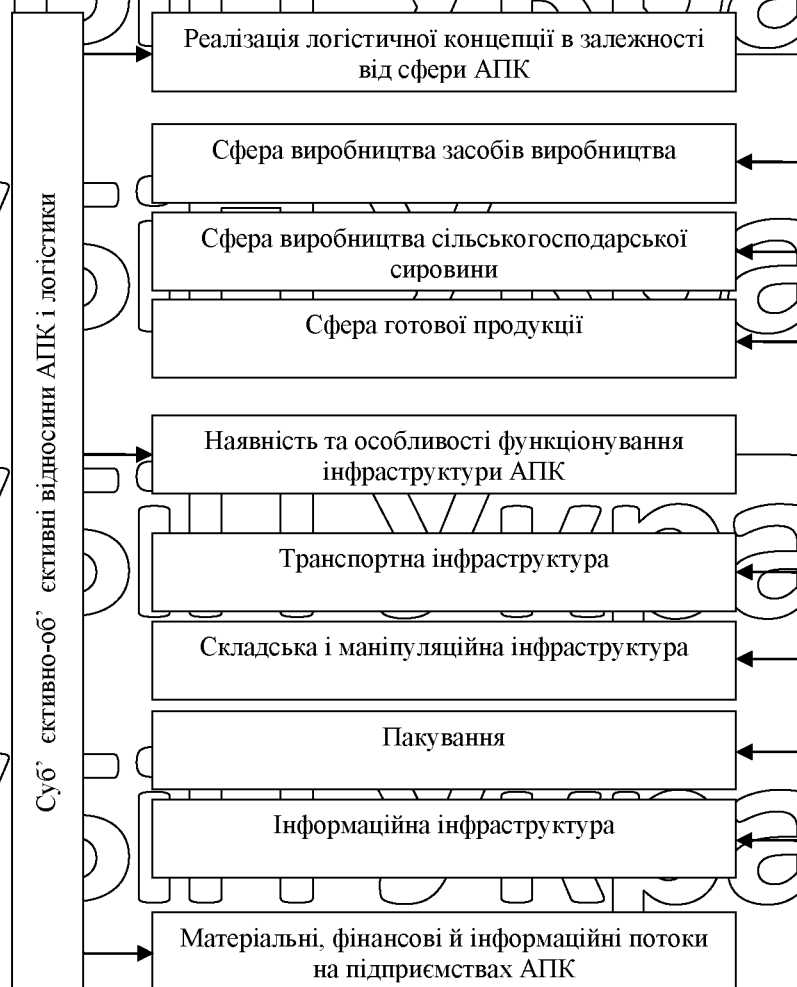


Рис. 1.2. Рівні прояву особливостей логістики у структурі АПК*

Примітка. * Розроблено автором за даними [9]

Багато труднощів, з якими зіткнулися вітчизняні підприємства АПК, мають відношення до логістичної складової діяльності організації (транспортування, складування, утримання і управління запасами матеріальних цінностей, розміщення і робота із замовленнями, розміщення складських приміщень, придбання і доставка матеріалів, взаємодія з різними посередниками).

Останнім часом в агробізнесі зростає залежність суб'єктів господарювання від стратегічних відносин із споживачами та постачальниками. Набуває поширення концепція управління ланцюгом постачання (Supply Chain Management – SCM).

Агрорланцюг постачання – охоплює всі організації та види діяльності в агробізнесі, що приймають участь у виробництві цінності у вигляді товарів та послуг та їх доведенні до кінцевого споживача [10].

Розглянемо особливості окремих видів підприємницької агрологістики та системи управління ланцюгом постачання в аграрній сфері економіки (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Особливості окремих видів підприємницької агрологістика та системи управління ланцюгом постачання в аграрній сфері економіки

Критерій для порівняння	Агрологістика			Управління ланцюгом постачання (концепція SCM) в агробізнесі
	Загальна	Спеціалізована	Інтегрована	
Спрямування	Окремі явища та потокові процеси в економіці	Окремі логістичні процеси (зберігання, транспортування, тощо.)	Сукупність логістичних процесів	Сукупність логістичних та інших процесів
Зв'язок з процесами в аграрній економіці	Прояв у межах і поза межами матеріального потоку	Безпосередньо пов'язана з частиною матеріального потоку	Безпосередньо пов'язана з частиною матеріального потоку	Безпосередньо пов'язане з матеріальним потоком
Зв'язок з ланцюгом	У системі і поза системою логістичного ланцюга	Ланка логістичного ланцюга	Логістичний ланцюг	Ланцюг постачання

Примітка.* Розроблено автором на основі [11]

Отже, спеціалізована й інтегрована підприємницька логістика аграрної сфери економіки, на відміну від загальної, безпосередньо сконцентрована на частинах матеріального потоку. При цьому інтегрована логістика, незважаючи на окремі спільні фундаментальні засади, пов'язана саме з логістичним ланцюгом, тоді як концепція SCM орієнтована на весь ланцюг постачання (матеріальний потік) в агробізнесі.

Функціональна структура логістики аграрного підприємства зображена на рис. 1.3.

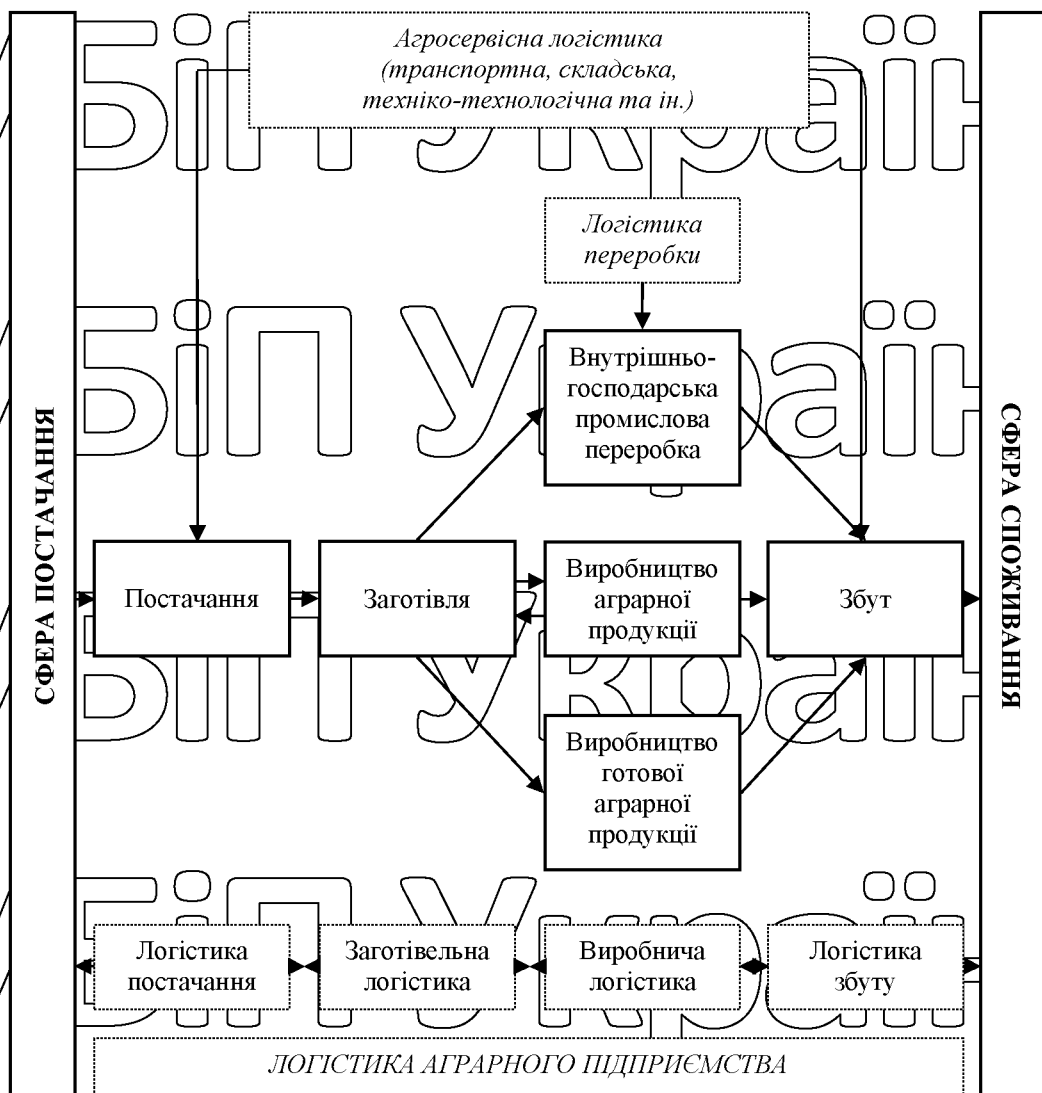


Рис. 1.3. Функціональна структура логістики аграрного підприємства*

Примітка.* Розроблено автором на основі [12]

Чітко вираженою і дуже вагомою у логістиці аграрного підприємства є заготівельна логістика. При цьому заготівля здійснюється із двох джерел:

постачання матеріальних ресурсів промислового походження (засоби захисту рослин, паливо, мінеральні добрива тощо) та надходжень зі сфери власного виробництва ресурсів сільськогосподарського походження (насіння, корми, тній тощо). У багатьох аграрних підприємствах здійснюється внутрішньогосподарська промислова переробка сільськогосподарської сировини, що дає підстави виокремлювати логістику переробки.

Інструментарій заготівельної логістики в діяльності аграрних підприємств передбачає визначення потреби в сільськогосподарській техніці та матеріалах, організацію закупівель та контролю якості придбаної продукції, вибір постачальників тощо.

В агробізнесі значиме місце займає транспортна, складська, техніко-технологічна, агрохімічна та інші види сервісної логістики, або логістики обслуговування. Агрологістика у цій сфері комплексно орієнтована на вирішення проблеми оптимізації загальних витрат з одночасним дотриманням необхідного рівня якості виконання усіх бізнес-процесів.

Однією з основних функціональних сфер, придатних для інструментарію логістики, є основна діяльність сільськогосподарських підприємств, щодо якої можна застосувати інструментарій виробничої логістики для вирішення питань оптимізації розмірів сільськогосподарських підприємств, визначення потреби підприємства в основних засобах виробництва, організації їх продуктивного використання, забезпечення технічного обслуговування та ремонту машин, будівель, обладнання тощо.

На підтвердження цього розглядають доцільність використання логістики, як науки та практики, в галузях АПК і в першу чергу акцентують увагу на необхідності використання логістичного інструментарію в процесі матеріально-технічного забезпечення сільськогосподарського виробництва і збуту продукції, тобто у сфері обігу АПК [13].

Агропромислові формування є виробничо-логістичними системами, в яких різні галузі чи елементи технологічного процесу агробізнесу інтегруються в єдине ціле. При цьому категорійний апарат логістичного менеджменту АПК

ґрунтується на загальнологістичних категоріях, але для точності і більшої об'єктивності його зміст має бути наповненим і галузевими особливостями. Це, зокрема, стосується таких понять як «агрологістична система», «логістичні потоки в АПК», «логістична організація агробізнесу» та «формування цілей агрологістичної системи».

Залежно від особливостей діяльності підприємства АПК формуються різні виробничо-логістичні системи (рис. 1.4).

Виробничо-логістична система в АПК

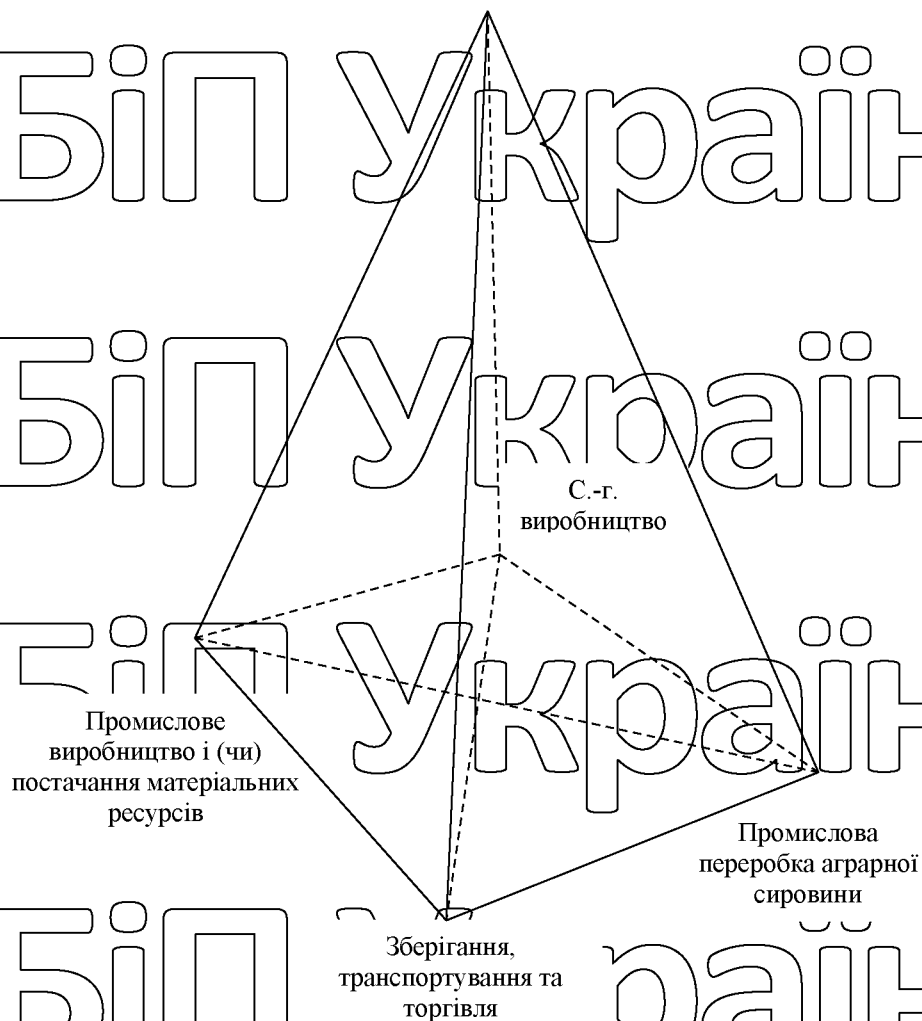


Рис. 1.4. Найпоширеніші шляхи інтегрованої побудови виробничо-логістичних систем в агробізнесі*

Примітка.* Розроблено автором на основі [14]

Отже, суб'єкти підприємницької діяльності в бізнесі можуть орієнтуватися на синтез виробничо-логістичних систем у будь-яких двох чи більше напрямках.

Агрологістична система може розглядатися і як окремий об'єкт управління.

Агрологістична система – це економічна система, що є сукупністю взаємопов'язаних основних і допоміжних логістичних процесів та потоків агробізнесу в ланцюгу створення цінності продукції, роботи чи послуги, метою здійснення яких є забезпечення задоволення зовнішніх потреб споживачів і внутрішніх потреб сільськогосподарського виробництва з необхідною інтенсивністю та оптимальними логістичними витратами.

З огляду на наведену сутність агрологістичної системи логістична організація аграрного бізнесу – це побудова основних та допоміжних операційних процесів у ланцюгу створення цінності аграрної продукції, роботи чи послуги з використанням концепції логістики.

При цьому «дерево» основних цілей функціонування агрологістичної системи має бути побудоване на основі логістичного міксу (7 «R-s» - продукція, кількість, якість, місце, час, споживач, витрати) та окремих особливостей формування потоків агробізнесу [15].

Логістика, як наукова дисципліна та напрям професійної діяльності, тісно пов'язана з процесами планування, регулювання і контролю потоків матеріалів, фінансів та інформації. Відповідно, об'єктом дослідження логістики як науки і об'єктом логістичного управління є система потоків (матеріальних, фінансових, інформаційних тощо).

Матеріальним потоком називаються вантажі, деталі, товарно-матеріальні цінності, що розглядаються в процесі застосування до них різних логістичних операцій та віднесені до часового інтервалу.

Фінансовий потік у логістиці – це напрям руху фінансових засобів, що циркулюють у логістичній системі, а також між логістичною системою та зовнішнім середовищем, які необхідні для ефективного руху певного товарного потоку.

Інформаційний потік – це потік повідомлень у мовній, документальній (паперовій і електронній) та іншій формі, який генерується вихідним

матеріальним потоком в логістичній системі, що розглядається між ланкою логістичної системи або логістичною системою і зовнішнім середовищем і призначений для реалізації управлінських функцій [16]

Враховуючи те, що аграрне виробництво є процесом управління біологічними перетвореннями з метою отримання сільськогосподарської продукції та/або додаткових біологічних активів, у поняття «біологічного потоку» доцільно вкладати подібний зміст: «послідовна, переважно неперервна трансформація біологічних ресурсів в штучних або природних екосистемах» [15].

При цьому в агрологістиці є сенс біологічні активи разом з матеріальними вважати основними, а фінансові, інформаційні та інші – забезпечувальними або допоміжними (рис. 1.5)

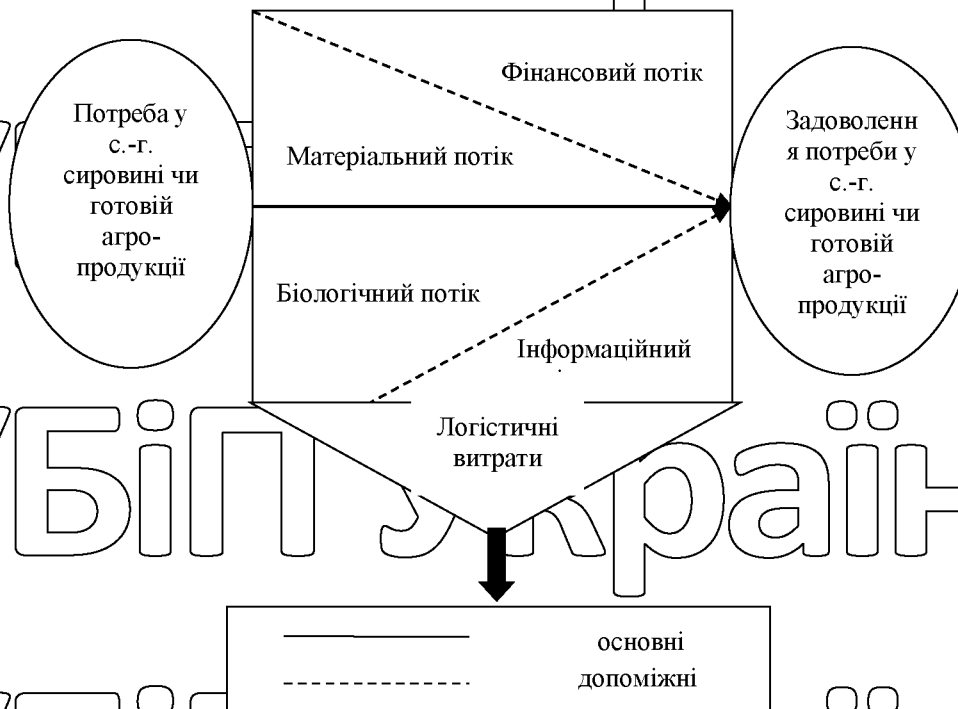


Рис. 1.5. Основні та допоміжні потоки у функціонуванні агрологістичної системи

Примітка.* Розроблено автором на основі [15]

Як відомо, агрологістична система може бути об'єктом управління. Відповідно і біологічний потік теж частково може бути об'єктом управління. Вплив логістичних підходів і методів до управління біологічними потоками можливий в системі органічного землеробства, під час застосування біологічних

засобів захисту рослин, у дослідно-насінневих господарствах, при створенні генно-модифікованих організмів тощо

1.2 Особливості формування транспортно-логістичних систем

Глобалізація ринків сировинних матеріалів та ринків збуту готової продукції визначають характер та обсяги вантажопотоків, які реалізуються при синхронізованій роботі різних видів транспорту, а також просторову концентрацію транспортно-складських комплексів, зорієнтованих на мінімізацію витрат, пов'язаних із транспортуванням та зберіганням матеріальних ресурсів. Існуюча світова практика ведення бізнесу характеризується високим рівнем інтеграції та організації бізнес-процесів, пов'язаних з обслуговуванням вантажного потоку, між усіма ланками транспортно-логістичного ланцюга.

Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрям розвитку транспортно-логістичного сектору України може бути реалізований шляхом удосконалення транспортно-логістичної системи країни, що забезпечуватиме взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків [19].

Транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах.

Необхідно додати, що транспортно-логістична система, як і будь-яка інша система, складається з конкретних підсистем та елементів, до яких залежно від функціональної фази логістичного обслуговування вантажного потоку в процесі руху доцільно віднести такі підсистеми, як транспортно-постачальницька, транспортно-складська, транспортно-логістичного обслуговування та

управління, інтегрованої інформації та транспортно-логістичних рішень, а також транспортно-збутова.

Територіальні особливості транспортно-логістичної системи як складної динамічної системи зумовлюють необхідність застосування системного підходу, який дасть змогу сформувати нову специфіку організаційно-економічної та техніко-технологічної взаємодії ланок транспортної системи згідно з інтегральною концепцією розвитку держави з урахуванням потреб сучасного економічного середовища [20].

Основні елементи транспортно-логістичної системи в розрізі функціональної та забезпечувальної підсистем представлено на рис. 1.6.

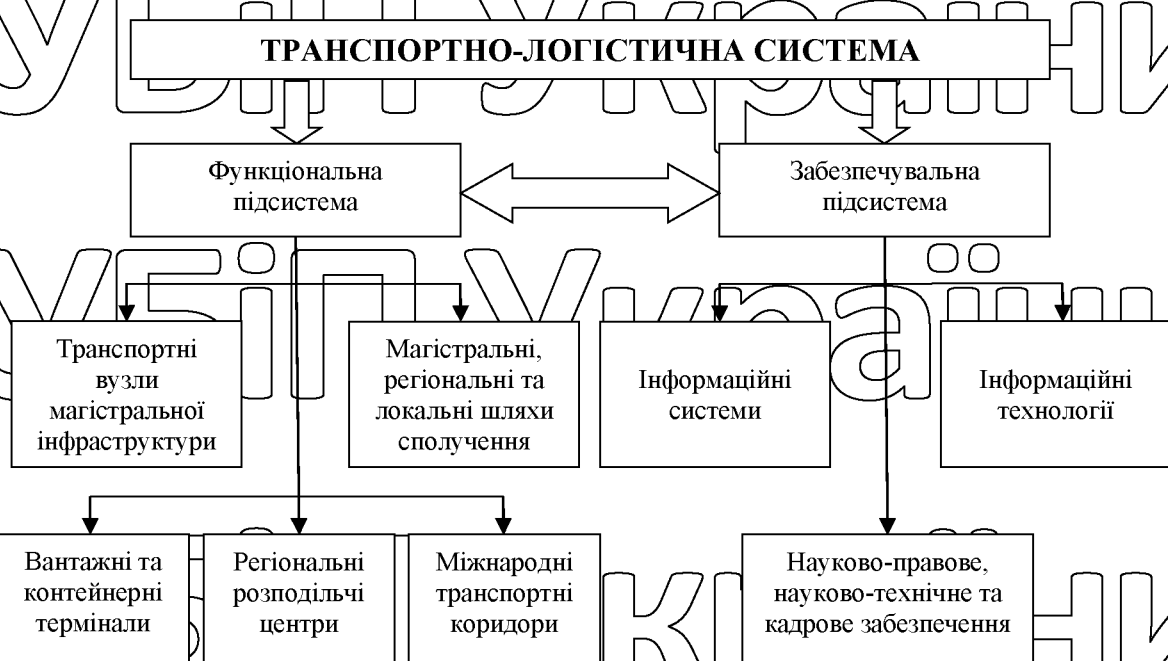


Рис. 1.6. Елементи транспортно-логістичної системи*

Примітка.* Розроблено автором на основі [21]

Створення ефективної транспортно-логістичної системи дозволить вирішити такі важливі проблеми як:

1. комплексне транспортно-логістичне обслуговування під час руху вантажного потоку «від дверей до дверей»;
2. впровадження ефективних логістичних схем доставки вантажу;
3. мінімізація загальних логістичних витрат;
4. формування інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесами транспортно-логістичного обслуговування тощо

Структура транспортно-логістичної системи України має складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії (рис. 1.7):

- взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури;
- транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення;
- регіональні транспортно-логістичні системи;
- транспортно-логістичні кластери;
- інтегрована транспортно-логістична система України [22].

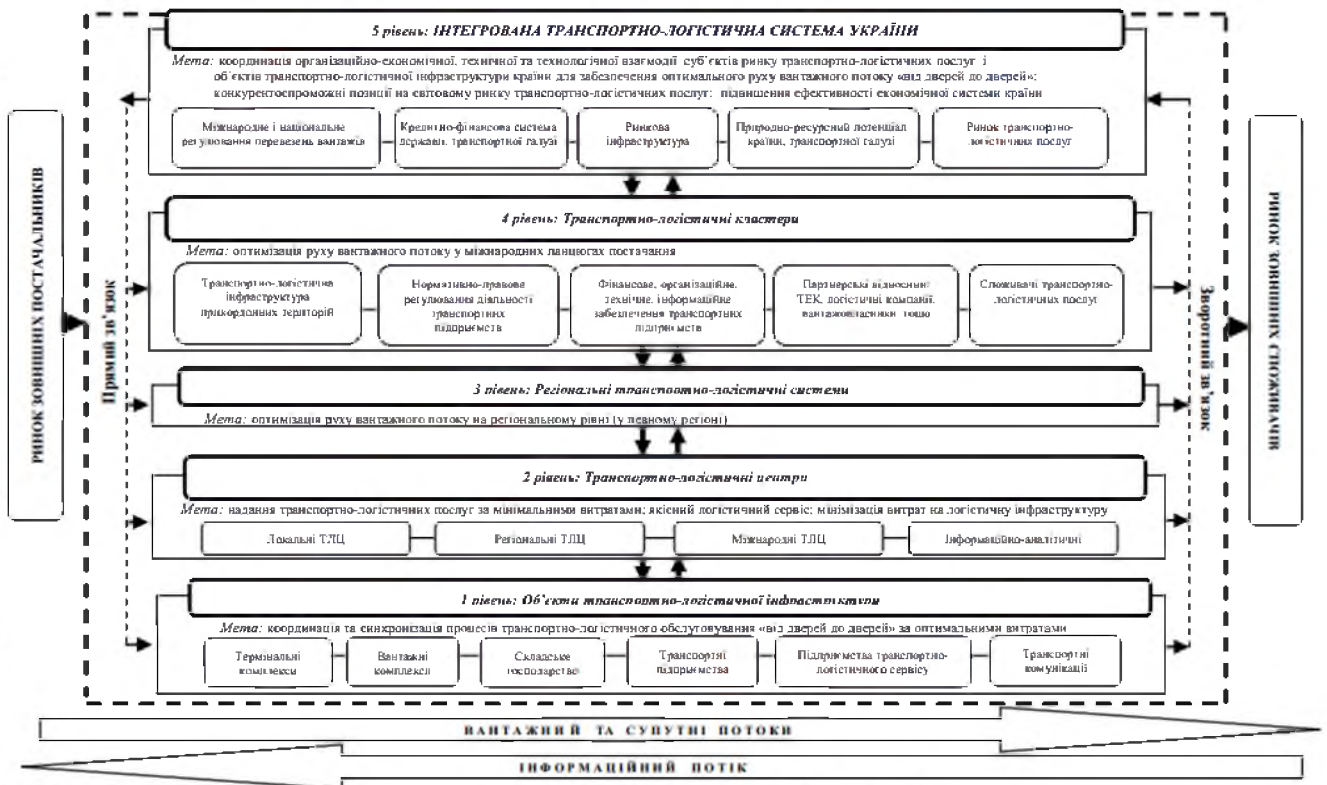


Рис. 1.7. Структура транспортно-логістичної системи України*

Примітка.* Розроблено автором на основі [22]

Розглянемо більш детально кожний із наведених рівнів транспортно-логістичної системи України окремо. Перший рівень транспортно-логістичної системи – характеризується низьким ступенем взаємодії об'єктів логістичної інфраструктури. Основною метою, що реалізується на цьому рівні, є координація, а також синхронізація процесів транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку «від дверей до дверей» за оптимальних витрат та відповідного рівня логістичного сервісу. Зауважимо, що на сьогодні

стан розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни не задовольняє потребам національної економіки.

На другому рівні формуються транспортно-логістичні центри локального, регіонального та міжнародного значення, а також інформаційно-аналітичні центри. Основними завданнями функціонування транспортно-логістичних центрів є забезпечення надання транспортно-логістичних послуг за мінімальних витрат на логістичне обслуговування та логістичну інфраструктуру шляхом кооперації транспортно-логістичних компаній, що надають спеціалізований комплекс логістичних послуг. Варто додати, що транспортно-логістичні центри

утворюють транспортно-логістичні вузли – центри зростання національної та регіональної економіки.

Наявність розвинутої логістичної інфраструктури та професійних транспортно-логістичних центрів також дає змогу організувати оптимальні схеми доставки вантажу за інтермодальними та мультимодальними технологіями. Третій рівень являє собою регіональні транспортно-логістичні системи, які спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в межах певного регіону. Звідси виходить, що основним обмеженням цього рівня інтеграції є його територіальна належність. Регіональні транспортно-логістичні системи

сприяють взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної діяльності при обслуговуванні вантажного потоку на території конкретного регіону, використовуючи його специфіку та потенційні можливості. Регіональна транспортно-логістична система є підсистемою регіональної економічної системи та транспортно-логістичного кластера.

Транспортно-логістичні кластери формуються на четвертому рівні й, на відміну від регіональних транспортно-логістичних систем, мають головне обмеження не за територіальними ознаками, а по наблизенню знаходження учасників транспортно-розподільчого процесу до міжнародних транспортних коридорів. Транспортно-логістичні кластери спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в міжнародних ланцюгах постачання. Транспортно-логістичний кластер концентрує в собі транспортно-логістичну інфраструктуру

прикордонних територій та певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. На останньому, п'ятому, рівні формується інтегрована транспортно-логістична система України, основною метою якої є координація організаційно-економічної, технічної та технологічної взаємодії суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг й об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни для забезпечення оптимального руху вантажного потоку «від дверей до дверей», підвищення ефективності економічної системи держави та зайняття конкурентоспроможних позицій на світовому ринку транспортно-логістичних послуг [23].

В умовах нестабільної фінансової ситуації, що склалася в країні, та зважаючи на економіко-географічне положення України, розвиток транспортно-логістичної системи можливий шляхом розвитку транзитного потенціалу країни та участі України у міжнародних транспортно-логістичних проектах.

Великий транзитний потенціал України обумовлює також наявність розвинутої транспортної інфраструктури, зокрема 22 тис. км залізничних шляхів, з яких 45% електрифіковано, щільної мережі автомобільних доріг загального користування протяжністю 170 тис. км, системи незамерзаючих морських торговельних портів Чорноморсько-Азовського басейну та портів в Українському Придніав'ї, великої кількості річок, придатних для судноплавства [24].

Країни ЄС досягли особливо значних успіхів у координації транспортно-логістичної стратегії, яка дістала назву єврологістика, та розглядається як інфраструктурна основа та важлива складова процесу євроінтеграції. У проектах єврологістики, важливе місце належить Україні, котра пов'язана з її надзвичайно вигідним географічно-транзитним положенням, яке обумовлено, в першу чергу, проходженням територією країни Пан'європейських транспортних коридорів (табл. 1.2). Їх інтенсивне використання може значно збільшити доходи державного та регіональних бюджетів, сприятиме розвитку дорожньої інфраструктури, транспортної та усіх причетних до неї галузей загалом [25].

Міжнародні транспортні коридори, що проходять територією України

Номер коридору	Транспортний коридор
№ 3	Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ
№ 5	Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Київ
№ 7	Німеччина – Австрія – Словаччина – Угорщина – Румунія – Болгарія – Молдова
№ 9	Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдив – Салоніки
«ТРАСЕКА»	Європа – Кавказ – Азія (ЄС, Азербайджан, Вірменія, Болгарія, Грузія, Іран, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Таджикистан, Туреччина, Україна, Узбекистан через Чорне море та каспійське море)

Примітка.* Розроблено автором на основі [25]

Демографічні зміни, що відбуваються в Україні та інших країнах світу, ведуть до перерозподілу логістичних потоків, що необхідно враховувати при вирішенні завдань подальшого розвитку транспортно-логістичної системи України та її окремих регіонів. Так, враховуючи зростаючі товаропотоки у напрямку ЄС – Україна та в інші країни світу, а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг перебуває на стадії становлення, виникає необхідність у науковому обґрунтуванні напрямків розвитку транспортно-логістичної системи та розробці шляхів її інтеграції у європейську та світову транспортно-логістичну систему. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів вальорних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС [23].

Євроінтеграція є головним зовнішньополітичним пріоритетом України, а подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин з ЄС здійснюється на принципах політичної асоціації та економічної інтеграції (табл. D3).

Головні напрями євроінтеграції України у транспортно-логістичній сфері

Реалізація проектів залучення фінансових інструментів і коштів фінансових установ ЄС	Співробітництво у сфері гармонізації законодавства та чинних стандартів	Участь у регіональних транспортно-логістичних проєктах ЄС
1. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту.	1. Угода про Асоціацію між Україною та ЄС, Європейським	1. Східне партнерство. 2. Стратегія ЄС для Дунайського регіону.

Таблиця 1.3

2. Співпраця з тематичними програмами та агентствами ЄС у сфері авіаційного, морського та річкового, залізничного транспорту	співтовариством з атомної енергії; 2. Нормативно-правова база України щодо адаптації законодавства України у сферах транспорту, туризму та поштових послуг до законодавства ЄС.	3. Міжрегіональна програма «ТРАСЕКА»
--	--	--------------------------------------

Примітка.* Розроблено автором на основі [26]

Важливим напрямком в розвитку транспортно-логістичної системи України є зниження екологічної небезпеки, що завдається транспортом навколишньому середовищу. Це не тільки поліпшить екологічну ситуацію в регіонах, а сприятиме формуванню позитивного іміджу підприємств транспорту [27].

Подальший розвиток транспортно-логістичної системи України повинен іти шляхом інновацій, які дадуть можливість пристосуватися до сучасних умов ринку. Це інновації, пов'язані з розвитком інтегрованих структур у вигляді кластерів, які характеризуються гнучкою спеціалізацією, здатністю до інновацій, можливостями ефективного використання матеріальних, фінансових та трудових ресурсів, а також можливістю врахувати інтереси усіх зацікавлених сторін.

Розвиток транспортно-логістичної системи в сучасних умовах повинен спиратися на такі принципи:

сприяти забезпеченню економічного розвитку країни в цілому та її регіонів, що призведе до зростання добробуту населення та конкурентоспроможності країни;

- спиратися на інноваційні методи організації, управління, маркетингу, які забезпечують виконання її основної мети – задоволення потреб споживачів на основі злагодженої роботи усіх зацікавлених сторін;
- забезпечувати екологічну якість життя населення;

сприяти високим соціальним стандартам життя, підвищенню зайнятості населення.

Виконання цих принципів дозволить створити умови для ефективної конкуренції транспортних та логістичних підприємств, розвитку транспортної

інфраструктури країни та її інтеграції з транспортно-логістичними системами інших країн [28].

Необхідність підвищення рівня ефективності підприємств АПК зумовлює потребу формування транспортно-логістичних систем, в межах яких набуває довершеності транспортне забезпечення виробничо-комерційної діяльності підприємств. Логістична транспортна система сприяє органічному поєднанню транспорту з виробництвом, яке він обслуговує. За своєю сутністю вона включає сукупність суб'єктів транспортної логістики, що функціонують з метою оптимізації вантажопотоків у логістичних ланцюгах «постачання – виробництво збут за критерієм мінімуму логістичних витрат».

Транспортні процеси є визначальними у виробничо-комерційній діяльності аграрних підприємств. Тому, їх варто розглядати як системну складову сільськогосподарського підприємства.

Метою аграрної транспортно-логістичної системи є транспортування необхідної кількості певної продукції у визначений час і місце її споживання з мінімальними витратами, з дотриманням спеціальних умов доставки.

Функціонування аграрної транспортно-логістичної системи, як синтезу постачальницьких, розподільчих і транспортних процесів включає транспортне забезпечення з:

- постачання матеріально-технічних ресурсів;
- виробництво аграрної продукції;
- збут аграрної продукції (з транспортним забезпеченням) [29].

В структурі транспортно-логістичної системи формується логістичний ланцюг, по якому проходять матеріальні, енергетичні, інформаційні, фінансові потоки від постачальника матеріальних ресурсів до споживача продукції. Логістичний ланцюг аграрної транспортно-логістичної системи включає наступні ланки:

- закупівля і постачання ресурсів, необхідних для забезпечення аграрного виробництва (енергоресурсів, добрив і хімічних засобів захисту рослин,

запасних частин, кормів тощо) та соціальної інфраструктури (ресурси для забезпечення функціонування об'єктів життєдіяльності);

зберігання ресурсів, необхідних для аграрного виробництва та соціальної сфери, на відповідних складах – центральних та тих, що розташовані безпосередньо на виробничих і соціальних об'єктах;

– виробництво продукції рослинництва і тваринництва в процесі використання придбаних для цього ресурсів, зберігання частини продукції (цукрових буряків у кагатах, незаскритованої соломи, невідправлених з поля і садів овочів і фруктів, що знаходяться в ящиках тощо);

розподіл аграрної продукції за різними каналами збуту для використання в процесі подальшої виробничої діяльності (корми, молодняк худоби і птиці, насіння тощо), для оплати праці працівникам підприємства, для первинної та глибокої переробки аграрної продукції в переробних цехах

аграрного підприємства, давальницька сировина для переробки на переробних і комбікормових підприємствах (з наступним поверненням для використання чи реалізації підприємством), реалізація споживачам поза організацією (торговельним, заготівельним, переробним підприємствам тощо);

– зберігання аграрної продукції в сфері збуту чи наступного виробництва – кормів для тваринництва, насіння для рослинництва, продуктів харчування для персоналу підприємства, дитсадків, шкіл тощо [30].

При формуванні та функціонуванні аграрних транспортно-логістичних систем доцільно враховувати нижчезаведені принципи.

Принцип системності – який полягає в інтеграції усіх ланок (постачання, транспортування, виробництво, збереження, збут продукції) та їх взаємодію.

Реалізація цього принципу зводиться до формування єдиної потокової лінії, основою аграрної транспортно-виробничо-складської системи, узгодженості параметрів матеріальних та супутніх їм інформаційних і фінансових потоків,

інших характеристик аграрного підприємства (зокрема, уніфікація документації, узгодження періодичності звітності тощо).

Принцип обліку, який передбачає врахування сукупних витрат у межах усього логістичного ланцюга – від закупівель матеріально-технічних ресурсів до реалізації аграрної продукції включно.

Принцип оптимізації, що передбачає функціонування транспортно-логістичної системи та її підсистем за критерієм мінімуму сукупних логістичних витрат.

Реалізація принципу стійкості транспортно-логістичної системи дозволяє їй функціонувати з мінімальними відхиленнями від норми в умовах біфуркаційного впливу зовнішнього середовища.

Принцип адаптації транспортно-логістичної системи до зміни зовнішнього та внутрішнього середовища реалізується шляхом прийняття відповідних управлінських рішень і корекції функціонування окремих підсистем [31].

Для забезпечення ефективного функціонування аграрної транспортно-логістичної системи необхідно провести науково-обгрунтоване її дослідження та організаційне проектування, тобто здійснити процес вибору та обгрунтування характеристик системи, що відповідають її меті та завданням.

1.3 Зарубіжний досвід функціонування механізму побудови логістичних процесів в підприємстві

Світовий економічний розвиток на сучасному етапі характеризується глобальними економічними процесами, зближенням національних економік, сфер політичної і громадської діяльності, оптимізацією розміщення ресурсів і виробництва. Процеси глобалізації впливають і на розвиток транспортно-логістичних систем. Так, на транспорті глобалізація проявляється у вдосконаленні логістичних технологій, розвитку інтермодальних перевезень, впровадженні цифрових технологій, які дають можливість відстежувати переміщення вантажів у реальному часі. Взаємодія різних видів транспорту, складів та інших елементів транспортно-логістичної системи доповнюють один

одного, працюють на кінцевий результат – задоволення потреб споживачів з урахуванням інтересів усіх зацікавлених сторін.

Розвитку транспортно-логістичних систем та їх складових приділяють значну увагу усі країни світу. Так, логістична система США, яка є найпотужнішою у світі і забезпечує постійну і надійну роботу економіки країни,

розвивається за рахунок ефективної державної політики. Головний інструмент здійснення логічної політики – використання різних програм поліпшення логічної системи. Останнім часом для формування логічної системи у США

реалізуються три основні програми:

– програма економічного розвитку,

– програма мобільності;

– соціальна програма, яка безпосередньо стосується охорони навколишнього середовища.

Результатами виконання програми економічного розвитку транспорту у США є:

– незначне підвищення цін на транспортні послуги;

– збільшення обсягів перевезень;

– зменшення торговельних обмежень, які пов’язані з подальшим розвитком транспорту;

– можливість залучення до діяльності малого бізнесу;

– Результатами впровадження програми мобільності є:

– поліпшення стану транспортної системи США у відповідності з сучасними вимогами;

– зведення до мінімуму витрат часу на переміщення;

– поліпшення безпеки та надійності транспортних засобів;

– скорочення транспортних витрат.

Результатами виконання програми у соціальній сфері та сфері довкілля США є:

– скорочення негативного впливу транспорту на стан довкілля та екосистему;

поліпшення життєдіяльності та суспільних відносин;

- зменшення забруднюючих факторів, пов'язаних з транспортними джерелами [32].

Як свідчать дані Комітету по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії, розвитку транспортної системи Європейського союзу надається велике значення. Так, комісія зазначила, що політика ЄС в галузі транспорту націлена на стимулювання екологічної, безпечної та ефективної мобільності у всій Європі, підтримку внутрішнього товарного ринку і забезпечення права громадян вільно пересуватися по всій території ЄС. Згідно

нової стратегії ЄС у галузі інфраструктури, обсяг фінансування транспортного сектора до 2020 року зросте втричі і складе 26 млрд. євро. При цьому фінансування транспортного сектора буде переорієнтовано на чітко

позначену нову базову мережу, за допомогою якої буде сформована принципова основа системи перевезень у рамках єдиного європейського ринку. Її впровадженню буде сприяти створення дев'яти основних транспортних коридорів, які з'єднають держави-члени ЄС і зацікавлені сторони, що дозволить забезпечити концентрацію дефіцитних ресурсів і досягнути конкретних результатів [33].

Розвиток транспортно-логістичних систем світу йде також шляхом інтеграції та створення макрологістичних структур, наприклад таких, як у країнах Бенілюксу (економічний союз Бельгії, Нідерландів і Люксембургу), ЄС, США та Канади, Південно-Східної Азії. Регіональний фактор підсилює тенденцію глобалізації за рахунок таких аспектів, як:

- схожість політичних систем та економічного рівня країн;
- близькість соціального укладу життя, традицій, історичних коренів;
- міграція населення;
- єдині джерела енергії, сировини;
- єдина транспортна система і дорожня інфраструктура;
- єдині телекомунікації;
- відсутність митних і торгових бар'єрів тощо [34].

Як свідчить аналіз інформаційних джерел, світовий ринок вантажної логістики характеризується все більшою інтеграцією і концентрацією, а кілька європейських компаній утвердилися на ньому в якості світових лідерів. Зростає значення торгівлі з країнами поза ЄС, у зв'язку з чим ініціативи в галузі подальшої транспортної політики ЄС враховують необхідність зробити більш ефективними транспортні угоди з іншими країнами. Нарешті, наростаючий прогрес у розвитку інформаційно-комунікаційних та цифрових технологій революційним чином змінює способи організації транспортно-логістичної діяльності [35].

Сучасний розвиток транспортно-логістичних систем іде шляхом інновацій, які дають можливість пристосуватися до сучасних умов ринку. Це інновації, пов'язані з розвитком інтегрованих структур у вигляді кластерів, які характеризуються гнучкою спеціалізацією, здатністю до інновацій, можливостями ефективного використання матеріальних, фінансових та трудових ресурсів, клієнтоорієнтованістю, а також можливістю врахувати інтереси усіх зацікавлених сторін.

Нині кластерний підхід широко застосовується в економіці Німеччини, США, Японії, Фінляндії, Китаї, Індії та інших країн. Загалом процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі сьогодні розглядаються як відмінна риса сучасного етапу розвитку єврологістики і формування єдиного План-європейського транспортно-логістичного простору. Частка транспортно-логістичних послуг в загальному обороті європейських провайдерів досягає 40%. Більше половини всього обороту ринку логістичних послуг ЄС припадає на Німеччину, Великобританію та Францію [36].

Порівняно новою тенденцією в розвитку логістичних фірм в західноєвропейських країнах є формування загальноєвропейської системи руху товару, що припускає наявність декількох опорних європейських центрів логістики та регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів, взаємодіючих з ними [37].

Європейські ТЛК мають свої особливості, які визначаються як високим рівнем розвитку морських портів і високою значимістю перевезень внутрішнім водним транспортом в економіці європейських країн, так і повсюдним застосуванням мультимодальних перевезень. Європейська мережа транспортно-логістичних кластерів нараховує 25 первинних (primary) і близько 60 вторинних (secondary) ТЛК, які належать до однієї з трьох категорій:

1) портові ТЛК (кластер Валенсія, Іспанія);

2) прикордонні ТЛК;

3) регіональні ТЛК (кластер «Франкфурт-на-Майні» (Німеччина)). В регіональних ТЛК присутні і пасажирський, і вантажний сектори [38].

Цікавою є німецька модель будівництва логістичних центрів. Вона характеризується сильною державною підтримкою на всіх рівнях. Участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель. Федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці). Широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, цільових дотацій та кредитування по конкретним інвестиціям. Фінансову підтримку інвестицій здійснюють як федеральні землі, так і місцеве самоврядування. У цій моделі чітко визначені і джерела інвестиційних коштів: інвестори, які бажають зробити доступною інфраструктуру логістичним операторам; транспортні компанії, суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом; бюджетні кошти й цільові фонди федеральних земель; програми і федеральні фонди, що спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст та регіонів; дотації та програми ЄС. Інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом. Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту [39].

Отже, як показує світовий досвід, створення національної логістичної організації практично неможливо без підтримки держави, в тому числі взаємодії з держорганами, включаючи митницю, без партнерства з організаціями-вантажоперевізниками й іншими учасниками, що забезпечують логістичні

процеси. В кожному конкретному випадку необхідний ретельний аналіз можливих сценаріїв фінансування інфраструктурних проєктів транспортно-логістичної системи з метою мінімізації можливих збитків для економіки в цілому.

В світовій практиці створення логістичних центрів і мереж також здійснюється на базі організації вільних економічних зон, що сприяє більш швидкому їх розвитку. Світова практика пропонує два варіанти створення економічних зон: «зверху», з ініціативи центральної влади і в рамках держпрограми (Південна Корея), або «знизу», в порядку ринкової самоорганізації. Більш динамічно розвивається другий варіант, в тому числі при зміцненні приватно-державному фінансуванні.

У економічно розвинених країнах вільні зони служать інструментом регіональної політики (підйом депресивних територій, вирівнювання міжрегіональних відмінностей). У нових індустріальних країнах Азії зональна політика є елементом промислової політики, в країнах що розвиваються практика зонування охоплює і зовнішньоекономічні і регіональні пріоритети. В Ізраїлі, Туреччині, Казахстані, Китаї та інших країнах курс на організацію вільних зон став складовою частиною національної стратегії розвитку – такий глобальний підхід визнається сьогодні найперспективнішим [40].

В Китаї логістика була визначена в якості стратегічної галузі китайської економіки. За 2005-2014 роки в розвиток розподільчої логістики було інвестовано понад 100 млрд дол. США. Це дало можливість створити логістичні зони (зони вільної торгівлі) та великі логістичні кластери, призначені для обслуговування експортно-імпортних вантажопотоків і зберігання вантажів без сплати митних зборів і податків. Логістичний ринок був відкритий для іноземних інвесторів, які принесли нові технології та нові стратегії. В результаті щорічний приріст продажів логістичних послуг протягом багатьох років становив до 30%, що призвело до появи і розвитку глобальних логістичних провайдерів типу 4PL і 5PL [37].

В КНР надання логістичних і фінансових послуг у зонах вільної торгівлі регулюється принциповими положеннями, що регламентують перелік діяльності, форму власності, відповідність певним умовам, наявність досвіду діяльності у сфері міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень, обмежений термін дії. Діяльність з створення спільних транспортно-логістичних центрів із іноземними інвестиціями та запровадження логістичного сервісу жорстко контролюється державою шляхом видачі дозволів. При цьому розширення сфери діяльності таких підприємств (розширення асортименту логістичних послуг) відбувається тільки у відповідності до затверджених законодавчо програм [39].

В Росії також велике значення надають проектам створення транспортно-логістичних центрів, причому на даному етапі свого розвитку російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Цікавим є проект МАГ-логістика, який передбачає створення мережі сучасних універсальних багатофункціональних логістичних комплексів з надання послуг з контрактної логістики в галузі складування, транспортування та митного оформлення товарів та вантажів в найбільших містах Росії, а також країн СНД.

В якості напрямку розвитку інтеграційних процесів в Україні Концепцією Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2018-2024 роки було визначено інтеграція транспорту з промисловістю, а також з наукою через створення кластерів [41]. В Україні на державному рівні у 2014 році був розроблений проект Концепції створення кластерів в Україні. Цікаво відзначити, що з-поміж чотирьох видів кластерів, які були зазначені у проекті Концепції, пріоритетним було відокремлено створення транспортно-логістичних кластерів [42].

На жаль, рівень розвитку логістичної інфраструктури України займає низькі позиції в міжнародних рейтингах. У спеціалізованому міжнародному рейтингу торгової логістики за узагальнюючим показником ЧРР 2020 року, де було представлено 160 країн, які оцінювалися за п'ятибальною системою, Україна займає 80 місце. Оцінка країни становить 2,74 бали з 5 можливих, а у

міжнародному позиціонуванні по субіндексу транспортної інфраструктури Україна має лише 2,49 балів (таблиця) [43].

Таблиця 1.4

Україна за субіндексами LPI в 2014-2020 рр.

Роки	Загальний індекс	Субіндекс LPI (місце країни)					
		Митниця	Інфраструктура	Міжнародні перевезення	Якість і компетентність	Відстеження проходження вантажів	Свочасність поставок
2014	2,57 (102)	2,02	2,44	2,79	2,59	2,49	3,06
2016	2,85 (66)	2,41	2,69	2,72	2,85	3,15	3,31
2018	2,98 (61)	2,69	2,65	2,95	2,84	3,20	3,51
2020	2,74 (80)	2,30	2,49	2,59	2,55	2,96	3,51

Примітка.* Розроблено автором на основі [43]

Важливим моментом у розвитку транспортно-логістичної системи є підвищення вимог до безпеки переміщення товарів і людей. Так, у ЄС розробляються проекти активних заходів безпеки (зменшення ймовірності дорожньо-транспортних пригод завдяки поліпшенню якості доріг і автомобілів, а також новим нормативно-правовим заходам контролю за поведінкою водіїв), пасивних заходів безпеки (зменшення наслідків аварій завдяки інноваційному обладнанню автомобілів, що підвищує безпеку людини у автомобілі під час аварій). Одним із таких заходів є Європейська програма оцінки якості нових автомобілів (Euro NCAP) – незалежний інструмент оцінки всіх нових машин, що пропонує рейтинг нових європейських автомобілів за їх рівнем безпеки.

У сучасних умовах також формується новий вид підприємництва – глобальне логістичне провайдерство. Воно засноване на роботі великих провайдерських компаній, які співпрацюють з середніми та малими підприємствами, сферою діяльності яких є регіональний, локальний рівень або спеціалізований сервіс.

Таким чином, розвиток транспортно-логістичних систем у світі виступає важливим фактором формування сукупного попиту, оскільки з логістичними системами пов'язано отримання 20-30% валового національного продукту

промислово-розвинених країн. Світовий досвід показує, що скорочення на 1% логістичних витрат еквівалентно майже 10%-му збільшенню об'ємів продажу фірми [39].

Загалом високий рівень розвитку логістики в будь-якій країні несе в собі позитивні ефекти: зниження вартості товарів і послуг, створення нових робочих місць, збільшення обороту оптової та роздрібної торгівлі і підвищення сервісу обслуговування покупців, підвищення інвестиційної привабливості територій з розвинутою транспортно-складською інфраструктурою, поліпшення екологічної обстановки завдяки оптимізації транспортної інфраструктури, збільшення доходів держави від реалізації транзитного потенціалу.

Висновки до розділу 1

За галузевою ознакою аграрна логістика, як різновид бізнес-логістики, має раціоналістичний та забезпечувальний типи, а також проявляється як підхід та об'єкт в системі аграрного менеджменту. Раціоналістична аграрна логістика орієнтована на принципи, моделі і методи формалізації і раціоналізації як потокових процесів, так і різних господарських рішень в діяльності сільськогосподарських підприємств. Забезпечувальна агрологістика пов'язана із формуванням і функціонуванням різних логістичних утворень та логістичними операціями (процесами), що створюють необхідні умови для ведення основного виду діяльності підприємства аграрної сфери економіки.

Аграрна логістика – це поєднання наукового та практичного управління потоковими процесами в аграрній економіці і, зокрема, управління рухом і зберіганням сировини, матеріалів, напівфабрикатів та готової продукції в господарському обігу від первинного джерела сировини до кінцевого споживача сільськогосподарської продукції.

Особливості взаємовпливу логістики і АПК розглядають на трьох рівнях функціонування: на рівні сфер АПК, інфраструктури і потоків.

Залежно від особливостей діяльності підприємства АПК формуються різні виробничо-логістичні системи: промислове виробництво і (чи) постачання матеріальних ресурсів, сільськогосподарське виробництво, промислова

переробка аграрної сировини, а також зберігання, транспортування і торгівля. Суб'єкти підприємницької діяльності в бізнесі можуть орієнтуватися на синтез виробничо-логістичних систем у будь-яких двох чи більше напрямках.

Логістика тісно пов'язана з процесами планування, регулювання і контролю потоків матеріалів, фінансів та інформації. Відповідно, об'єктом дослідження логістики як науки і об'єктом логістичного управління є система потоків (матеріальних, фінансових, інформаційних тощо). В аграрній логістиці варто говорити про існування двох окремих видів потоків: матеріального і біологічного.

Необхідність підвищення рівня ефективності підприємств АПК зумовлює потребу формування транспортно-логістичних систем, в межах яких набуває довершеності транспортне забезпечення виробничо-комерційної діяльності підприємств. За своєю сутністю вона включає сукупність суб'єктів транспортної логістики, що функціонують з метою оптимізації вантажопотоків у логістичних ланцюгах «постачання – виробництво – збут за критерієм мінімуму логістичних витрат».

Розвиток транспортно-логістичних систем світу йде шляхом інтеграції та створення макрологістичних структур (наприклад таких, як у країнах Бенілюксу, ЄС, США та Канади, Південно-Східної Азії), а також інновацій, які дають можливість пристосуватися до сучасних умов ринку. Це інновації, пов'язані з розвитком інтегрованих структур у вигляді кластерів, які характеризуються гнучкою спеціалізацією, можливостями ефективного використання ресурсів, клієнтоорієнтованістю, можливістю врахувати інтереси усіх зацікавлених сторін.

РОЗДІЛ 2

ХАРАКТЕРИСТИКА ОСОБЛИВОСТЕЙ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ В АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

2.1 Аналіз передумов удосконалення управління логістичними потоками у підприємствах аграрної сфери

Логістика в агропромисловому комплексі – прикладний напрямок логістики (агрологістика), пов'язаний із застосуванням її положень у сфері аграрного виробництва. В Україні агрологістика перебуває на початковому етапі розвитку, на відміну від країн з розвинутою економікою. Одним із основних завдань логістики є ефективне виконання функції переміщення продукції і сировини певного підприємства для забезпечення виробництва та продажу.

Транспортування – це процес переміщення людей, вантажів, сигналів та інформації з одного місця в інше. У логістиці транспортування розглядається як процес переміщення людей та вантажів або перевезення [44].

При цьому транспортування в бізнесі проявляється у двох аспектах:

- внутрішньому (пов'язане з незначними відстанями переміщення, переважно в системі виробничої логістики);

- зовнішньому (здійснюється на далекі відстані між різними організаціями чи відділами підприємства, переважно в системі логістики постачання та розподілу).

Транспортна забезпечувальна логістика є важливою складовою системи аграрного підприємства. Причому в умовах інтенсивної динаміки експорту сільськогосподарської продукції для вертикально-інтегрованих приватно-корпоративних підприємств агробізнесу особливого значення набуває ефективне забезпечення саме зовнішнього переміщення товарів та сировини аграрного походження.

Зокрема, за прогнозами Міністерства сільського господарства США в найближче десятиріччя очікується зростання експорту зернових з України, Росії та Казахстану на 60%. Зазначимо, що до 2021 р. експорт ячменю з країн СНД

досягне 7,4 млн тонн, з них частка України становитиме 5,1 млн тонн, а Російської Федерації – 1 млн тонн. Незабаром Україна, Бразилія та Європейський Союз будуть формувати більшу частину світового ринку кукурудзи, тоді як в 2021 р. частка США зменшиться з теперішніх 55 до 47%. Формування таких тенденцій простежується вже сьогодні [45].

Згідно з дослідженнями фахівців Центру транспортних стратегій, уже у найближчі роки реальним є суттєвий приріст експорту зернових з України (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Прогноз виробництва, споживання і експорту зернових в Україні за маркетинговими роками, тис тонн

Показник	2019-2020 м.р.	2020-2017 м.р.	2017-2018 м.р.
<i>Виробництво</i>			
Пшениця	22100	22900	23700
Кукурудза	25200	26500	27900
Ячмінь	11000	11200	11400
Всього	61300	63700	66200
<i>Внутрішнє споживання</i>			
Пшениця	12000	12000	12000
Кукурудза	8600	8900	9100
Ячмінь	5900	6100	6300
Всього	28500	29000	29400
<i>Експорт</i>			
Пшениця	10100	10900	11700
Кукурудза	16600	17600	18800
Ячмінь	5100	5100	5100
Всього	32800	34700	36800

Примітка.* Розроблено автором на основі [46]

Очікуване збільшення виробництва зернових може відбутися за рахунок підвищення урожайності (високопродуктивне насіння, інтенсивні технології тощо), а також зміни структури посівних площ. Разом зі зростанням виробництва частково може збільшитися і внутрішнє споживання продукції зернової галузі. Але при цьому експорт до 2018 року може зрости до 36,8 млн тонн. Таке зростання очікується за рахунок продажу пшениці, кукурудзи та ячменю.

У сфері державної аграрної політики України було запропоновано зміни в системі логістики використання зерна. Зокрема, планується виділення двох логістичних зон. Перша – зона Степу, що наближена до портів, як експортно

орієнтована зона для виробництва зерна. Друга – східна, західна і північна частини України як зона, де буде вироблятися зерно для внутрішніх потреб, передусім для розвитку тваринництва. Такі зони забезпечуватимуть мінімізацію витрат на логістику [47].

Отже, активний розвиток транспортно-логістичних потужностей в аграрному секторі економіки стає предметом уваги і дій не лише для приватно-корпоративного бізнесу, а й для держави

Сьогодні транспортування у світовому агробізнесі диверсифіковане і переважно здійснюється трьома видами транспорту: автомобільним, залізничним і водним (річковим та морським). В окремих країнах також застосовується трусопровідний транспорт (наприклад, під час доставки олії і т.п.).

Так, у 2020 р. в цілому по країні під час доставки продукції зернових і олійних культур залізницею було перевезено 32 млн тонн, автомобільним – 14,8 млн тонн, а річковим – 2,5 млн тонн зернових. Цьому сирияди певні обмеження уряду щодо автотранспортування зерна та більш ефективного використання логістичних можливостей залізниці (рис. 2.1).

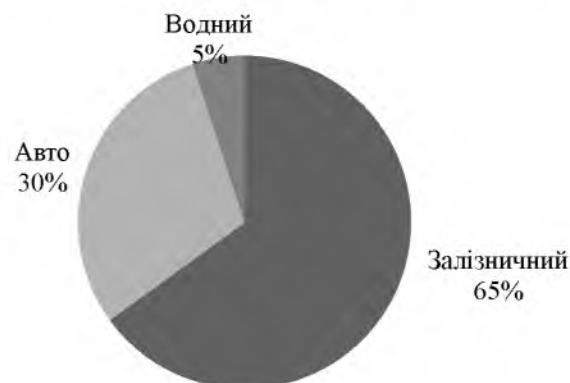


Рис. 2.1. Структура транспортної логістики України в системі перевезення зернових та олійних культур до морських портів за 2020 р.*

Примітка.* Розроблено автором за даними [48]

В останні роки основний експортний потік сільськогосподарської продукції зміщується в бік портів та терміналів. У системі внутрішніх експортно-орієнтованих агрологістичних перевезень переважає залізничний транспорт.

Протягом 2016-2020 рр. обсяги транспортування ним зерна і олійних культур у середньому за рік зростали на 3 млн тонн (рис. 2.2).

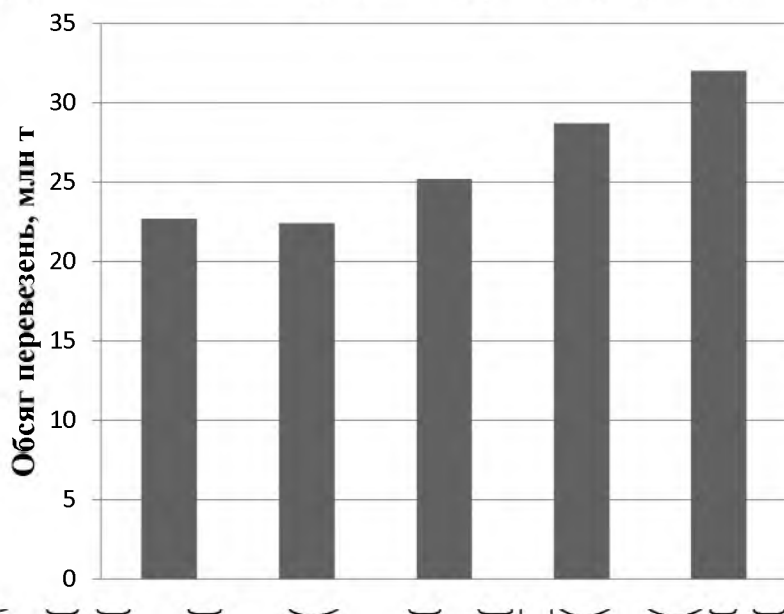


Рис. 2.2. Динаміка перевезень зернових і олійних культур залізничним транспортом України*

Примітка. * Розроблено автором за даними [48]

Логістичні витрати на транспортування залізницею в морські порти на сьогодні часто є найоптимальнішими, тому такі перевезення в агробізнесі є домінуючими. Але автомобільний та річковий транспорт не рідко визнається ефективною альтернативою в сучасній транспортній агрологістичці.

Так, автомобільний транспорт найчастіше використовується для перевезень аграрної продукції на відносно незначні відстані (до 300 км) або ж у пікові періоди відвантаження сільськогосподарської сировини залізницею (листопад, березень тощо).

В аграрному секторі України, через високу мобільність автотранспорт відіграє домінуючу роль. Це відбувається за рахунок постачання у сільськогосподарські підприємства матеріально-технічних ресурсів, перевезення готової продукції в процесі первинної післязбиральної доставки на зберігання тощо. З усіх трьох даних вид транспорту є найбільш затратним.

В основному перевезення здійснюються машинами таких марок, як IVECO, MAN, Renault, Scania, Volvo, КамАЗ, МАЗ, DAF, вантажомісткість яких

коливається від 14 до 45 т. Автомобілі українського виробництва у перевезенні зерна практично не використовуються. Це становить значну проблему, адже більшість зачастин і комплектуючих до вантажівок імпортується. Проте такі вітчизняні виробники, як «Українські металічні конструкції» (Миколаїв), «Алеко» (Волноваха, Донецька область), «КрАЗ» (Кременчук) та ще деякі інші підприємства випускають автомобільні зернові вагони для всіх популярних вантажних автомобілів [49]. Тому, можливо, є сенс розвивати вітчизняне машинобудування аби зменшити імпорту залежність у цій сфері.

Звичайно, в Україні залишається невирішеною проблема якісного дорожнього покриття, оскільки поля, елеватори та зерносховища знаходяться на територіях сіл чи селищ міського типу, де як правило дороги перебувають у жахливому стані чи взагалі відсутні (є лише криві). Вирішити дану проблему можуть Укравтодор та Міністерство інфраструктури України через фінансування спеціальних проєктів з покращення логістики у сільській місцевості. Тариф за перевезення однієї тони вантажу в останній час зростає, що цілком природно, зважаючи на імпортне походження більшості автомобілів та паливно-мастильних матеріалів для них на тлі девальвації гривні. Тому тариф на перевезення вантажу у минулих роках був значно нижчий, ніж сьогодні [50].

Транспортна інфраструктура внутрішніх водних шляхів України (р. Дніпро, р. Південний Буг, р. Дунай) протягом останніх років активно відроджується, і річковий транспорт теж стає важливою логістичною складовою забезпечення та здешевлення постачання зернових і олійних культур на експорт.

При цьому аграрними компаніями в системі автомобільних і річкових перевезень використовуються послуги як сторонніх, так і власних логістичних провайдерів, на відміну від залізничних перевезень, які знаходяться у державній монополії. До того ж на сьогодні понад 95% вагонів-зерновозів є державною власністю.

Крім того, такий потужний логістичний провайдер як компанія «Укррічфлот» сьогодні також займається будівництвом елеваторів уздовж р. Дніпро. Компанія має розвинену логістичну інфраструктуру з

перевантажування зерна і вирішила її доповнити зберіганням та накопичуванням [51].

Потужна річкова логістика знаходиться наразі у внутрішньому користуванні й в окремих аграрних товаровиробників.

Сільськогосподарське підприємство «Нібулон» здійснює реалізацію масштабного інвестиційного проєкту з розвитку транспортної логістики Дніпровського басейну – шляхом будівництва нових об'єктів уздовж р. Дніпро і р. Південний Буг. Уже введено в експлуатацію два перевантажувальних термінали в Полтавській області, по одному – у Черкаській та Запорізькій областях – на р. Дніпро, а також перевантажувальний термінал у Миколаївській області – на р. Південний Буг [52].

Важливою складовою транспортної логістичної інфраструктури є порти (термінали), де здійснюється перевантаження вантажу чи пересадка пасажирів з одного виду транспорту на інший. При цьому вони існують не лише на водному транспорті, а й на інших, які пов'язані з використанням середовища відмінного від сухопутного.

Сьогодні багато приватно-корпоративних утворень займаються потужним сільськогосподарським виробництвом, інвестують значні кошти в розбудову власної морської портової агрологістики. Завдяки диверсифікованим інвестиціям сучасна експортна інфраструктура в агробізнесі України представлена як традиційними морськими торговельними портами, так і сучасними портовими терміналами для перевалювання продукції, власниками окремих з яких, є і великі аграрні формування (агрохолдинг «Кернел», ТОВ СП «Нібулон», аграрна компанія «HarvEast Holding»). При цьому існуючі сукупні логістичні потужності портів і терміналів на сьогодні складають понад 40 млн тонн (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Характеристика морських портів та терміналів з перевалювання зернових, 2020 р.

Порт / термінал	Обсяг одночасного зберігання, тис тонн	Річна потужність перевалювання, тис тонн
-----------------	--	--

Одеський МТП	340	6000
ТІС (м. Южний)	290	4800
Іллічівський МТП	200	4000
Бунге (м. Миколаїв)	140	4000
Іллічівський СРЗ	120	3500
Нібулон (м. Миколаїв)	130	3000
Бруклін-Київ	240	3000
Бориваж (м. Южний)	130	2000
Миколаївський МТП	170	2000
Ніка-Тера (м. Миколаїв)	140	2000
Херсонський МТП	120	1200
Інші	198	5140
Всього	2218	40640

Примітка.* Розроблено автором за даними [53]

Номінально в сучасних умовах такий логістичний потенціал є достатнім і навіть частково надлишковим. Так, фактичне перевалювання в морських портах та терміналах зернових становить лише близько 70% від потужностей цих логістичних об'єктів [53].

Незважаючи на розвиток диверсифікації та зростання обсягів потужностей у сучасній транспортній експортно орієнтованій агрологістичній інституційно-об'єктній розвитку все ж таки не позбавлений цілої низки стримуючих чинників та проблем (рис. 2.3).

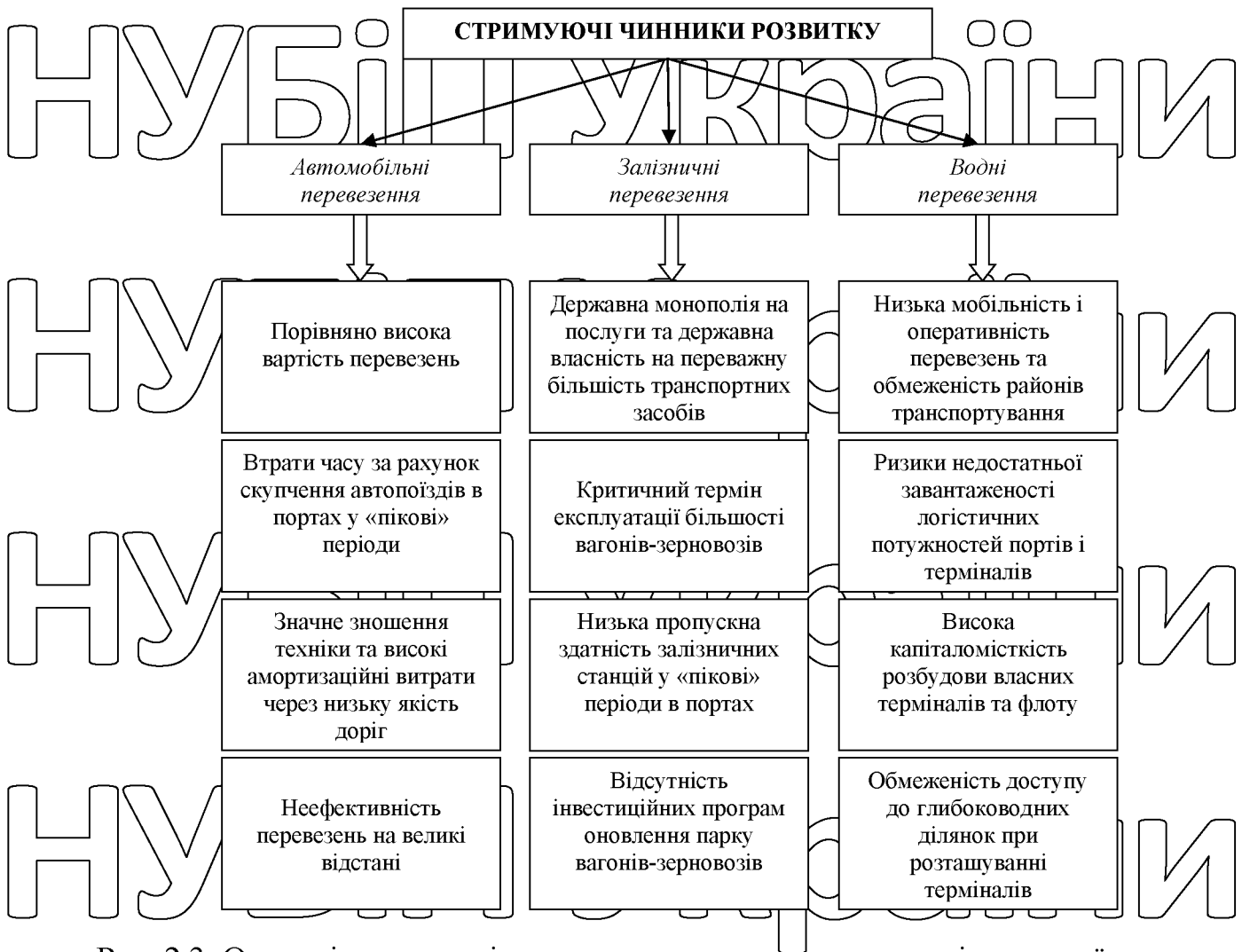


Рис. 2.3. Основні стримуючі чинники розвитку експортно орієнтованої транспортної агрологістики*

Примітка.* Розроблено автором на основі [54]

Тим не менш, кожен з альтернативних видів перевезення має власні переваги чи то по вартості, чи по мобільності, а також певні перспективні напрями і сегменти розвитку.

Так, подальше нарощування обсягів автомобільних перевезень є актуальним і доцільним для приватно-корпоративних агроформувань степової логістичної зони використання зерна, яка наближена до морських портів і терміналів Чорного та Азовського морів.

Збільшення перевезень залізничним транспортом можливе за рахунок приватних інвестицій великих аграрних компаній в оновлення робочого парку вагонів-зерновозів. Сьогодні деякі агровиробники уже мають або такий досвід, або ж наміри.

Зростання внутрішніх водних перевезень, у першу чергу, пов'язане з їх відносно невисокою собівартістю та розбудовою відповідної інфраструктури компаніями «Укррічфлот», «Нібулон» тощо

Разом з тим залізничні перевезення зернових та олійних культур часто все ще є конкурентнішими, аніж використання річкового транспорту. Переважно це пов'язане з низькою тарифною політикою компанії «Укрзалізниця», за якої фактично не залишається коштів для інвестицій у модернізацію рухомого складу вагонів-зерновозів та інфраструктури.

Одним із стримуючих чинників використання річкової логістики є і незначна кількість елеваторів на воді. Серед сучасних таких 9, зокрема 7 належать ТОВ СП «Нібулон», 1 – компанії «Укррічфлот» (м. Дніпро) та 1 – компанії «Гермес» (м. Світловодськ Кіровоградської області).

Використання сучасних річкових терміналів орієнтоване як на внутрішні перевезення аграрної продукції до українських глибоководних портів Чорного моря, так і на пряме транспортування із вітчизняних річкових у морські порти інших країн невеликими партіями.

Морські експортно орієнтовані водні перевезення, як і річкові, є відносно дешевими. Географія українського експорту аграрної сировини переважно пов'язана з країнами морського басейну (Північна Африка, Близький Схід, Південна Європа, Східна Азія тощо).

Утім перспективи подальшого розвитку логістичних об'єктів і потужностей в системі морських перевезень сільськогосподарської продукції є надзвичайно високими. Вони пов'язані як з інвестиційними програмами безпосередньо морських портів, так і багатьох вітчизняних та іноземних трейдерів, а також аграрних холдингів. Найбільше зростання логістичних потужностей з перевалювання зернових і олійних культур очікується в портах Одеси (м. Іллічівськ та м. Южний). Значні плани на нарощування потенціалу і в Маріупольському морському торговельному порту. Але тут важливим ризиком щодо завантаження додаткових потужностей є неглибоководна акваторія Азовського моря, яка не дозволяє приймати крупнотоннажні судна, і відповідно

рівень логістичних витрат перевезення таким шляхом є для агроекспортерів значно вищим. Додаткові ризики тут формує близьке розташування до лінії розмежування із тимчасово окупованими Російською Федерацією українськими територіями (рис. 2.4).

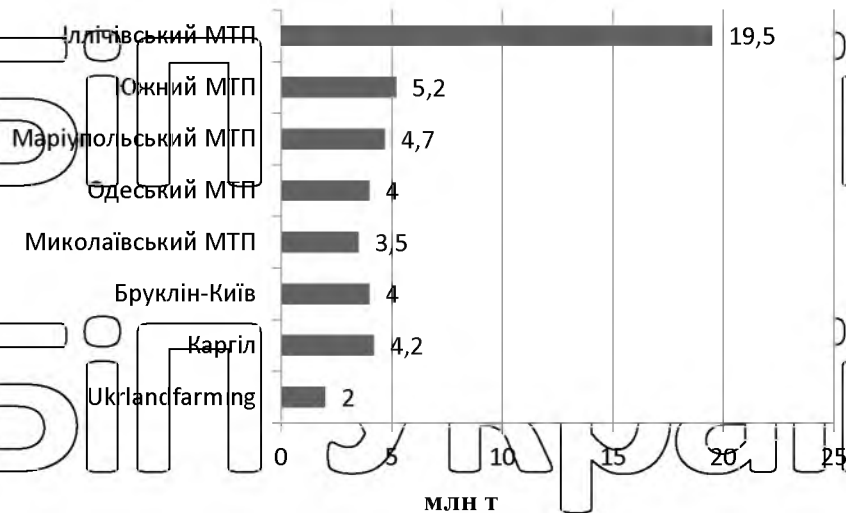


Рис. 2.4. Нарощування логістичних потужностей з перевалювання зернових і олійних культур окремих морських портів, трейдерів та агрохолдингів у найближчі роки*

Примітка.* Розроблено автором за даними [46]

Перспективою розвитку морської агрологістики також є транспортування зернових на експорт у контейнерах. І хоча така практика вже використовується, для її поширення необхідні додаткові спеціалізовані термінали з використанням портового контейнерного обладнання. Останнім часом взагалі набуває актуальності концепція сухого порту, яка прямо пов'язана з розвитком контейнерних перевезень.

Перспективним напрямом є і експорт сільськогосподарської продукції за допомогою паромних переправ, що може сприяти певному зниженню агрологістичних витрат порівняно з існуючими варіантами морського транспортування.

У будь-якому випадку тенденції розвитку транспортної агрологістики сприятимуть підвищенню рівня диверсифікації як на внутрішніх перевезеннях,

так і в системі експорту. Але ключовим чинником щодо вибору транспортної альтернативи в агробізнесі має залишатися рівень логістичних витрат.

2.2 Організаційно-економічна характеристика ТОВ «СВК Україна»

Товариство з обмеженою відповідальністю «СВК Україна» зареєстроване 17 лютого 1993 року Добровеличківською районною державною адміністрацією у Кіровоградській області за юридичною адресою: Україна, Кіровоградська область, Добровеличківський район, с. Тишківка, вул. Чкалова, буд. 3.

Основним видом діяльності є вирощування зернових культур (крім рису), бобових культур і насіння олійних культур на орендованих землях с. Тишківка. Останнім часом підприємство активно займається вирощуванням свиней.

Місією даного підприємства є забезпечення продовольчої потреби країни якісною сільськогосподарською продукцією по конкурентоздатній ціні та отримання прибутку, який забезпечить підприємству розширене відтворення.

На основі місії ТОВ «СВК Україна» формується система його стратегічних цілей, до яких належить:

- задоволення інтересів власників капіталу та споживачів (покупців) продукції;
- запровадження нових інтенсивних технологій для вирощування сільськогосподарських культур;
- налагодження дружніх та сприятливих стосунків з державними органами, населенням та іншими зацікавленими особами;
- вихід на нові ринки збуту продукції;
- реалізація стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємства.

ТОВ «СВК Україна» знаходиться на відстані 25 км від районного центру (смт.Добровеличківка) та на відстані 125 км від обласного (м.Кропивницький). Продукція доставляється транспортом на елеватор господарства. Основним покупцем продукції є ТОВ СП «Нібулон», центральний офіс якого знаходиться у м. Миколаїв (225 км від місця знаходження господарства).

Насінням кукурудзи, сої та соняшника ТОВ «СВК Україна» забезпечує компанія «DuPont Pioneer», озимою пшеницею, ярим та озимим ячменем – МПП Фірма «Ерідон», центральні офіси яких знаходяться в м. Київ (276 км від місця знаходження господарства).

Основними постачальниками сільськогосподарської техніки та запчастин є ТОВ «Ерідон-тех», ТОВ «Представництво «Ростсільмаш» з центральними офісами в м. Київ (276 км від місця знаходження господарства) та ТОВ «Нортон-груп» з офісом в м. Кропивницький (125 км від місця знаходження господарства).

Добрива постачає МПП Фірма «Ерідон».

ТОВ «СВК Україна» розташоване в степовій зоні Кіровоградської області та в зоні південного лісостепу України. Клімат – помірно-континентальний, напівзасушливий з довгим жарким літом і короткою м'якою малосніжною зимою. Загальна річна кількість опадів – 420-470 мм. Розподіл опадів по сезонах несприятливий. В період весняної вегетації опадів випадає мало, максимальна кількість випадає з травня по серпень місяць, але через наявність високих температур, посиленого випаровування і опадів зливового характеру, їх недостатньо для підтримки вологи в ґрунті. Взимку сніговий покрив через часті відлиги нестійкий, його товщина незначна: найбільша – в січні-лютому – складає 12 см. Середня температура влітку – +20°C, взимку – -5°C, промерзання ґрунту – 60 см, середня вологість повітря для самого жаркого місяця 65%, для самого холодного – 87%. Рельєф рівнинний, поділений ярами та балками. Ґрунти (чорноземи звичайні, чорноземи опідзолені, темно-сірі опідзолені) мають високий вміст гумусу і є одними з найкращих в Європі.

Дані природно-кліматичні умови є не досить сприятливими для ефективного виробничого процесу ТОВ «СВК Україна» за рахунок відсутності достатньої кількості вологи.

За організаційно-правовою формою ТОВ «СВК Україна» є товариством з обмеженою відповідальністю, юридичною особою, яке має самостійний баланс, рахунки у банківських установах, круглу печатку, кутовий штамп з власним найменуванням, бланки та іншу атрибутику юридичної особи. Установчим

документом є Статут (додаток А). Статутний капітал товариства складається із вкладів трьох його учасників, розмір яких встановлено статутом. Вищим органом товариства є Загальні збори Учасників. У ході зборів приймається стратегія товариства і шляхом голосування обирається Генеральний директор.

У динаміці за останні п'ять років охарактеризуємо розмір ТОВ «СВК Україна» (табл. 2.3).

Із табл. 2.3 можна зробити висновок про те, що площа сільськогосподарських угідь ТОВ «СВК Україна» за останні п'ять років

практично не змінилася, тому на зміну обсягу валової продукції впливали лише

інтенсивні фактори. В період з 2017 року по 2019 рік спостерігається тенденція

до зменшення обсягів валової продукції. Особливо дане зменшення (на 6759,8 тис.грн) помітне у 2019 році через посушливе літо, суттєво знизилася

урожайність культур. Проте у 2020 р. за рахунок наявності великої кількості

вологи і підвищення урожайності сільськогосподарських культур обсяг валової

продукції зріс у порівнянні з 2019 р. на 8087,7 тис.грн, а в порівнянні з базовим

роком – на 10695,1 тис.грн. Також ми спостерігаємо різке зростання вартості

основних виробничих фондів (на 3839,5 тис.грн) і вартості оборотних фондів (на

41550,0 тис.грн). Товарна продукція має тенденцію до збільшення (на 52665,0

тис.грн) через велике зростання цін. Спостерігається зменшення кількості

працюючих на 17 чоловік через досягнення ними пенсійного віку і декретні

відпустки. В тваринництві помітно стабільне зростання чисельності поголів'я

свиней (на 271 голову).

НУБІП України

НУБІП України

Таблиця 2.3

Динаміка основних показників розміру ТОВ «СВК Україна»

Показник	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	Тросту, %
1. Валова продукція в порівнянних цінах, тис. грн.	14686,5	24053,7	23333,5	17293,9	25381,6	172,8
у т.ч. рослинництва	11894,6	21831,5	20697,4	14949,5	22670,4	190,6
тваринництва	2791,9	2222,2	2636,1	2344,4	2711,2	97,1
2. Товарна продукція, тис. грн.	21835,0	23367,0	30495,0	60641,0	74500,0	341,2
3. Загальна земельна площа, га	3416	3346	3369	3385	3366	98,5
у т.ч. с.-г. угіддя, га	3416	3346	3369	3385	3366	98,5
із них рілля, га	3416	3346	3369	3385	3366	98,5
4. Середньорічна чисельність працівників по господарству, чол.	106	92	83	87	89	84,0
у т.ч. рослинництва	79	80	58	64	69	87,3
тваринництва	27	12	25	23	20	74,1
5. Середньорічна вартість основних виробничих фондів, тис. грн.	8823,0	6175,5	4611,5	5051,5	12662,5	143,5
6. Середньорічна вартість оборотних коштів, тис. грн.	17541,5	21592,5	27410,0	42711,0	59091,5	336,9
7. Поголів'я тварин, гол	1132	1009	1267	947	1274	112,5
ВРХ	129	-	-	-	-	-
у т.ч. корови	-	-	-	-	-	-
свині	1003	1009	1267	947	1274	127,0
у т.ч. основні свиноматки	-	-	-	-	-	-

Примітка.* Розраховано автором на основі даних

підприємства

Забезпеченість ТОВ «СВК Україна» ресурсами та ефективність їх використання

окарактизуємо за допомогою даних табл. 2.4.

НУБІП УКРАЇНИ

Таблиця 2.4
Основні показники забезпеченості ресурсів та ефективності їх використання у ТОВ «СВК Україна»

Показник	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
<i>I. Показники ефективності використання землі</i>					
Урожайність, ц/га:					
зернових та зернобобових	35,7	66,9	61,4	41,1	59,8
цукрових буряків	-	-	-	-	-
Виробництво на 100 га відповідних угідь, ц					
зерна	460,1	828,0	684,1	1057,4	1720,9
молока	67,4	-	-	-	-
живої ваги ВРХ	4,7	-	-	-	-
живої ваги свиней	46,7	52,2	61,4	54,4	63,3
Одержано на 100 га с.г угідь, тис. грн.:					
валової продукції	429,9	718,9	692,6	510,9	754,1
чистого прибутку	60,1	162,9	433,9	773,4	808,0
<i>Продовження табл. 1.3</i>					
<i>II. Показники ефективності використання основних виробничих фондів</i>					
Фондоозбреність, тис. грн.	83,2	67,1	55,6	58,1	142,3
Фондозабезпеченість, тис. грн.	258,3	184,6	136,9	149,2	376,2
Фондовіддача, грн.	1,7	3,9	5,1	3,4	2,0
Фондомісткість, грн.	0,6	0,3	0,2	0,3	0,5
Припадає в розрахунку на 1 грн. основних виробничих фондів, грн.:					
валового доходу	0,2	0,3	2,2	5,1	2,3
чистого прибутку	0,2	0,9	3,2	5,2	2,1
<i>III. Показники ефективності використання трудових ресурсів</i>					
Виробництво валової продукції у розрахунку на 1 середньорічного працівника, тис. грн.	138,6	261,5	281,1	198,8	285,2
у т.ч. рослинництва	150,6	272,9	356,9	233,6	328,6
тваринництва	103,4	185,2	105,4	101,9	135,6

Примітка.* Розраховано автором на основі даних підприємства

У 2020 році ТОВ «СВК Україна» відповідно до плану свого розвитку придбало основних фондів на суму більше 7 млн.грн. В той же час рік виявився сприятливим (достатня кількість води і висока урожайність сільськогосподарських культур), тому валової продукції у розрахунку на

100 га сільськогосподарських угідь одержано більше, ніж за минулі роки (на 324,2 тис. грн). Відповідно зріс і розмір чистого прибутку (на 747,9 тис. грн). За рахунок збільшення кількості основних фондів (на 3839,5 тис. грн) та ефективності їх використання, показники фондозабезпеченості, фондоозброєності, фондівдачі зросли в звітному році в порівнянні з базовими на 117,9 тис. грн, 59,1 тис. грн та 0,3 тис. грн відповідно, що є безумовним плюсом. Однак показники фондомісткості знизилися (на 0,1 грн), що говорить про зниження ефективності використання основних фондів. Чистий прибуток та валовий дохід в розрахунку на 1 грн основних виробничих фондів протягом п'яти років значно збільшилися. Через одночасне збільшення обсягів валової продукції і зменшення чисельності середньорічних працівників виробництво валової продукції у розрахунку на 1 працівника зросло на 146,6 тис. грн.

Завершити характеристику ТОВ «СВК Україна» варто аналізом основних показників економічної ефективності виробничої діяльності (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Основні показники економічної ефективності виробничої діяльності ТОВ «СВК Україна»

Показник	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Вартість валової продукції у розрахунку на тис. грн.:					
100 га с.-г. угідь, тис. грн.	429,9	718,9	692,6	510,9	754,1
1 середньорічного працюючого, тис. грн.	138,6	261,5	281,1	198,8	285,2
100 грн. основних виробничих фондів с.-г. призначення	166,5	389,5	506,0	342,4	200,4
Чистий прибуток у розрахунку на:					
100 га с.-г. угідь, тис. грн.	60,1	162,9	433,9	773,4	808,0
1 середньорічного працюючого, тис. грн.	19,4	59,2	176,1	300,9	305,6
100 грн. основних виробничих фондів с.-г. призначення, тис. грн.	23,3	88,2	317,0	518,2	214,8
Норма прибутку, %	7,8	19,6	45,7	54,8	37,9
Рівень рентабельності, %	8,5	8,7	49,2	72,9	64,6

Примітка.* Розраховано автором на основі даних підприємства

Аналізуючи дані табл. 2.5 бачимо, що основні показники економічної ефективності виробничої діяльності ТОВ «СВК Україна» значно зросли. Отже, економічний стан підприємства в цілому гарний, хоч за останні роки дещо

зменшилися деякі показники забезпеченості ресурсів та ефективності їх використання. Але з кожним роком підприємство отримує все більший прибуток, тому за відсутності форс-мажорних обставин ТОВ «СВК Україна» буде розвиватись і процвітати.

ТОВ «СВК Україна», згідно зі Статутом, утворено шляхом перетворення та зміни організаційно-правової форми Сільськогосподарського виробничого кооперативу «Україна». Підприємство засноване прямим та вільним волевиявленням його учасників, що основане на Цивільному та Господарському кодексах України, Законах України «Про господарські товариства», «Про власність», «Про зовнішньоекономічну діяльність» та іншого чинного законодавства України для здійснення підприємницької діяльності та отримання прибутку на основі повного господарського розрахунку, самофінансування та самоокупності.

Статутний капітал ТОВ «СВК Україна» становить 70 тис. грн. і розподіляється між його учасниками наступним чином:

- Петренко Микола Васильович – 49 тис. грн.;
- Жулай Юрій Олексійович – 14 тис. грн.;
- Кошман Микола Володимирович – 7 тис. грн.

Вищим органом ТОВ «СВК Україна» є Загальні збори Учасників, Головою яких є Петренко Микола Васильович. Генеральний директор – Кошман Микола Володимирович.

У ТОВ «СВК Україна» створюється Резервний фонд у розмірі 25% Статутного капіталу, який призначається на покриття непередбачених збитків. Розмір щорічних відрахувань до Резервного (страхового) фонду не може бути менш як 5% чистого прибутку.

Зміни до Статуту вносяться Загальними зборами ТОВ «СВК Україна» у вигляді окремих додатків або шляхом викладення Статуту у новій редакції.

Для успішного функціонування ТОВ «СВК Україна» потрібна ефективна організація управління. У зв'язку з цим керівництво підприємства змушене постійно відшукувати наявні резерви розвитку, знаходити нові ринки збуту

власної продукції, а також постійно працювати над розробкою та впровадженням різноманітних інновацій, які зможуть забезпечити виживання підприємства в умовах все більш гострої конкурентної боротьби. І поряд з цим – шукати нові, більш ефективні методи господарювання.

Методи управління в підприємстві – це способи впливу на окремих працівників і трудовий колектив загалом, необхідні для досягнення цілей підприємства. Оскільки методи управління спрямовані на людей, то основою класифікації цих методів є внутрішній зміст мотивів, якими керується людина у процесі виробничої діяльності. За змістом ці мотиви поділяються на економічні, соціальні та примусові. Тому керівництво підприємства ТОВ «СВК Україна» використовує економічні, соціальні та адміністративно-правові (організаційні) методи управління.

Функції управління діяльністю підприємства реалізуються підрозділами апарату управління й окремими працівниками, що при цьому вступають в економічні, організаційні, соціальні, психологічні й інші відносини один з одним. Організаційні відносини, що складаються між підрозділами і працівниками апарату управління підприємства, визначають його організаційну структуру.

Під організаційною структурою підприємства розуміється склад (перелік) відділів, служб і підрозділів в апараті управління, їх системна організація, характер підпорядкованості і підзвітності один одному і вищому органу управління фірми, а також набір координаційних і інформаційних зв'язків, порядок розподілу функцій управління по різних рівнях та підрозділах управлінської ієрархії.

Схема організаційної структури ТОВ «СВК Україна» зображена на рис. 2.5.

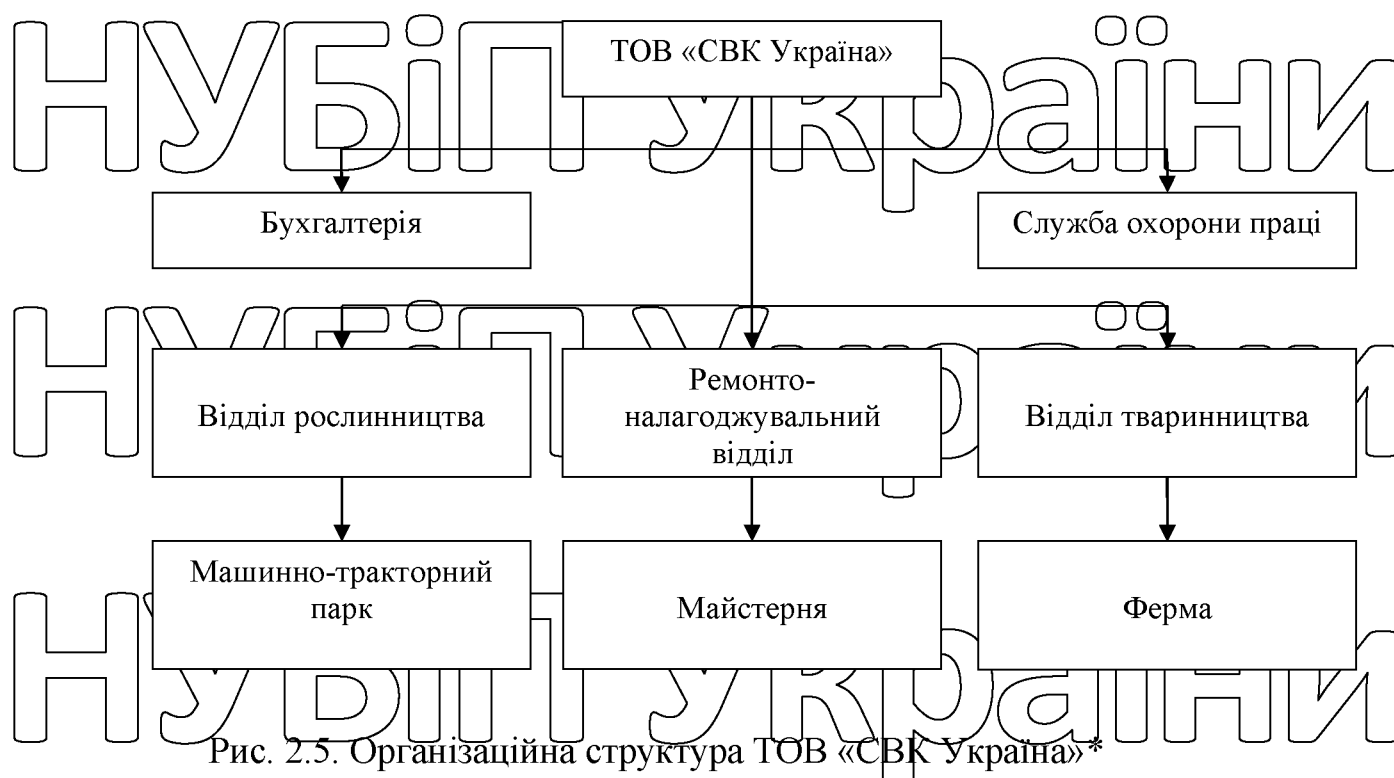


Рис. 2.5. Організаційна структура ТОВ «СВК Україна»*

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

Отже, згідно рис. 2.5, організаційну структуру ТОВ «СВК Україна» складають п'ять основних відділів та три – допоміжних.

До основних відділів ТОВ «СВК Україна» належать:

- бухгалтерія;
- служба охорони праці;
- відділ рослинництва;
- ремонтно-налагоджувальний відділ;
- відділ тваринництва.

До допоміжних відділів ТОВ «СВК Україна» відносяться:

- майстерня;
- ферма;
- машинно-тракторний парк.

Кожній організаційній будові господарства відповідає певна структура управління, яка (визначається системою взаємопідлеглості та характером відносин між управлінськими працівниками різних рівнів управління.)

Схема структури управління ТОВ «СВК Україна» зображена на рис. 2.6.

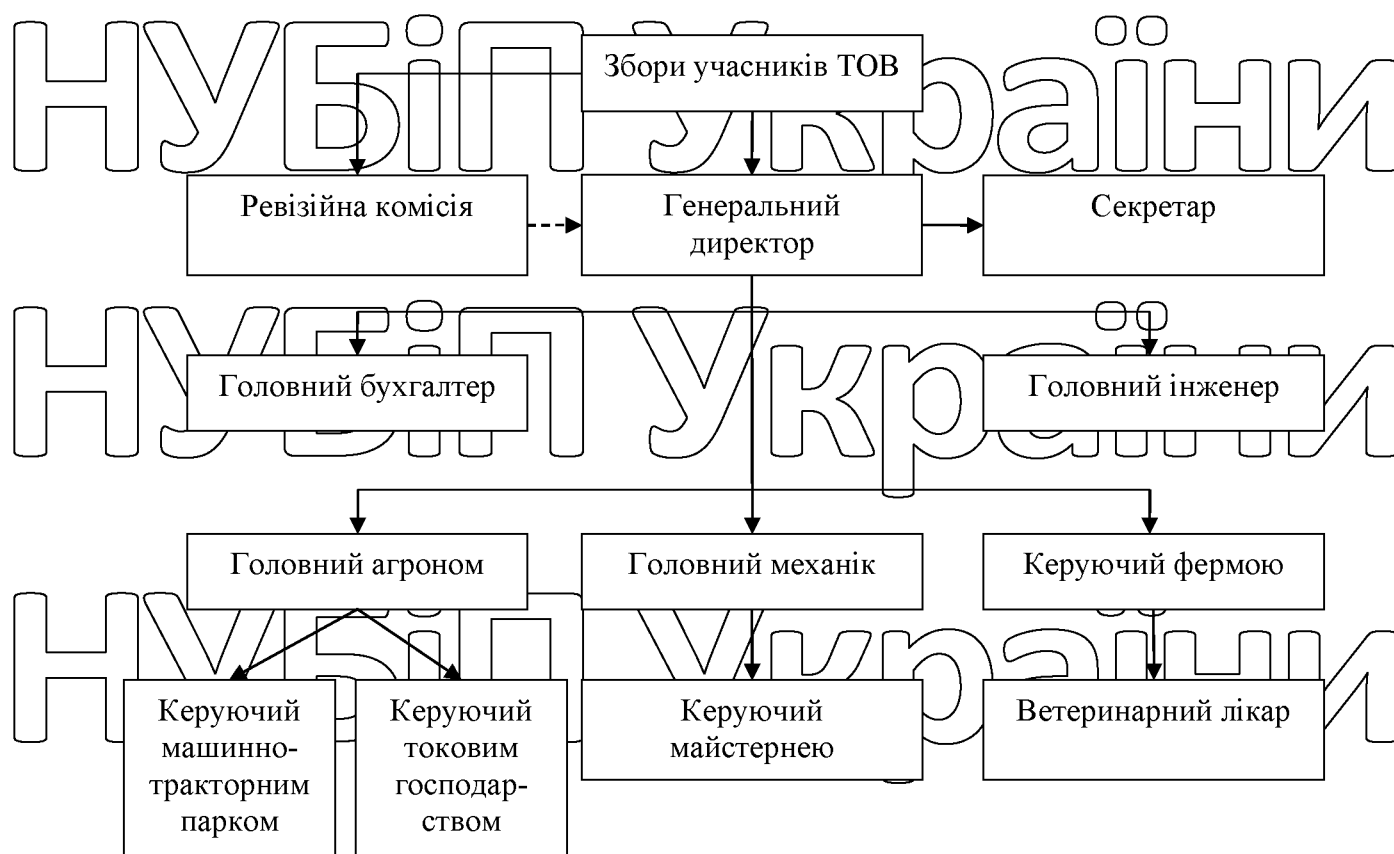


Рис. 2.6. Структура управління ТОВ «СВК Україна»

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

Відповідно до рис. 2.6, в основі структури управління ТОВ «СВК Україна»

є Загальні збори його Учасників, до компетенції яких належить визначення основних напрямів діяльності підприємства, обрання чи відкликання членів Ревізійної комісії, призначення та звільнення Генерального директора Товариства, тощо.

Для управління поточною діяльністю ТОВ «СВК Україна», а також виконання рішень Зборів його Учасників створюється виконавчий орган – Генеральний директор Товариства.

Для контролю за діяльністю Генерального директора ТОВ «СВК Україна», Збори Учасників утворюють Ревізійну комісію, яка має повноваження на перевірку фінансової та господарської діяльності Генерального директора на підставі вимог Статуту, за дорученням Зборів Учасників або з власної ініціативи.

Безпосередньо Генеральному директору ТОВ «СВК Україна» підзвінні секретар, головний бухгалтер, головний інженер, головний агроном, головний

механік та керуючий фермою. Всі вони (крім секретаря) належать до професійної групи «Керівники» та призначаються на посади і звільняються з них наказом Генерального директора ТОВ «СВК Україна» з дотриманням вимог Кодексу законів про працю України та чинного законодавства про працю.

В обов'язки секретаря Генерального директора ТОВ «СВК Україна» входить організаційне й документальне забезпечення управлінської діяльності підприємства та виконання функцій інспектора відділу кадрів.

Головному агроному ТОВ «СВК Україна» підзвітний керуючий машинно-тракторного парку, який організовує правильну експлуатацію й технічне обслуговування машинно-тракторного парку, своєчасний якісний його ремонт і бере участь у складанні заявок на придбання нових тракторів, комбайнів, сільськогосподарських машин, устаткування, запасних частин та керуючий токовим господарством, завданням якого є нагляд за матеріально-технічним станом складських і виробничих приміщень, а також очолення роботи з ресурсозбереження, техніко-економічного аналізу в галузі матеріально-технічного забезпечення.

Головному механіку ТОВ «СВК Україна» підзвітний керуючий майстерню, який організовує зберігання машин і обладнання в неробочий період у відповідності до затверджених правил, проводить ремонт і технічне обслуговування техніки, аналізує показники використання машин та обладнання.

В свою чергу, керуючому фермою ТОВ «СВК Україна» підзвітний ветеринарний лікар, завданням якого є проведення профілактичних заходів на фермах, надання ветеринарної допомоги тваринам і проведення всіх необхідних заходів ліквідації захворювань.

Повноваження всіх працівників ТОВ «СВК Україна» відображаються в посадових інструкціях.

ТОВ «СВК Україна» притаманна лінійна структура управління, яка базується на зосередженні всіх виробничих та управлінських функцій в руках

одного керівника, де всі повноваження є прямими (лінійними) й виходять від вищої ланки управління.

Можливість реалізації трудового і творчого потенціалу управлінського персоналу, їх працездатність і продуктивність праці в значній мірі залежать від умов праці. На досліджуваному ТОВ «СВК Україна» створені сприятливі умови праці управлінського персоналу, які сприяють їх духовному і фізичному розвитку, формуванню творчого підходу до праці, відчуття задоволення нею. До таких умов належать:

- температура повітря – 20-22 °С;
- відносна вологість повітря – 40-60%;
- підтримання чистоти приміщень та їх систематичне провітрювання;
- обладнання кабінетів приточно-витяжною вентиляцією та кондиціонерами;
- рівень шуму у приміщенні не більше 40 дБ;
- наявність загального та місцевого освітлення;
- оптимальне кольорове оформлення кабінетів (переважно світлі тони);
- дотримання порядку на робочому місці, у шафах, на стелажах;
- сприятливий соціально-психологічний клімат у колективі.

Крім того, ефективним засобом підвищення продуктивності праці управлінського персоналу є впровадження в практику професійної діяльності інформаційних технологій, що сприяють скороченню трудових затрат.

Матеріальною основою інформаційних технологій є засоби комп'ютерної та організаційної техніки, які допомагають максимально механізувати та автоматизувати допоміжні (технічні) операції і дії в управлінській праці.

Планування праці, як і планування взагалі, є першим обов'язком будь-якого керівника та спеціаліста, але, на жаль, генеральний директор та спеціалісти ТОВ «СВК Україна» приділяють цьому небагато часу, проте на оперативну роботу – по всіх мірках менш важливу – витрачають набагато більше потрібного.

Основними елементами організації оперативного управління ТОВ «СВК Україна» є:

розробка оперативних планів і завдань на основі поточного аналізу діяльності даного підприємства, що передбачають негайне втручання в хід виробничо-господарських процесів з метою їх регулювання відповідно до обстановки, що змінилася;

- організація виконання оперативних планів та рішень;

- організація постійного контролю ходу виконання оперативних завдань з метою негайної реакції генерального директора ТОВ «СВК Україна» на відхилення, виявлені в ході господарського процесу.

Важливою складовою оперативного управління ТОВ «СВК Україна» є

організація виконання оперативних планів та завдань. Особливістю цього етапу є формування конкретних завдань окремим виконавцям, визначення конкретних об'єктів, термінів, операцій, відповідальних осіб.

Отже, аналіз управління виробничою діяльністю ТОВ «СВК Україна» показав, що ефективність роботи даного підприємства, особливо у даний час, залежить, в першу чергу, від результатів дій генерального директора, його апарату управління. Саме генеральний директор відповідальний за якість прийняття рішень і їхню реалізацію через існуючу систему управління.

Загалом, система управління виробництвом ТОВ «СВК Україна» та підприємством в цілому, достатньо налагоджена. Проте завжди є простір для удосконалення.

Удосконалення системи управління ТОВ «СВК Україна» має відбуватися за такими основними напрямками:

- покращення організаційної структури управління підприємством;

- оптимізація організації менеджменту і бізнес-процесів через поліпшення системи планування, обліку і контролю за основними показниками діяльності підприємства;

- удосконалення управління виробними ресурсами і запасами;

- підвищення ефективності управління інноваційними процесами в підприємстві, поліпшення якості вироблюваної продукції.

Покращення організаційної структури ТОВ «СВК Україна» означає насамперед встановлення оптимальної чисельності та структури управлінського апарату підприємства, а також чисельності працівників виробничих підрозділів згідно з діючими нормами, нормативами та реальними потребами підприємства з урахуванням сучасних ринкових умов.

Поліпшити систему планування, обліку і контролю за основними показниками діяльності ТОВ «СВК Україна» можна за допомогою впровадження ефективної системи внутрішнього контролю, широкого і всебічного впровадження обчислювальної техніки, розвитку комп'ютерних мереж зв'язку, застосування сучасних програмних засобів: технологій управління та інформаційних технологій. Насамперед це стосується системи організації фінансового менеджменту, бюджетування, управління фінансовими потоками та витратами.

Удосконалення управління виробничими ресурсами і запасами ТОВ «СВК Україна» означає раціональне використання всіх видів матеріальних ресурсів, застосування енергозберігаючих технологій, регулювання використання виробничих запасів згідно з прогресивними нормами.

2.3 Оцінювання системи управління логістичних процесів у ТОВ «СВК Україна»

Логістичні процеси є складовою частиною системи управління ТОВ «СВК Україна», тому від швидкості, потужності і надійності проходження матеріально-інформаційних потоків по логістичному ланцюгу залежать ступінь задоволеності споживачів, прибуток і оборотність оборотних коштів. Опосередковано якість проектних робіт при створенні логістичних систем на ТОВ «СВК Україна» визначає рівень розвитку та конкурентоспроможності підприємства в порівнянні з іншими учасниками ланцюга поставок.

Сукупність транспортних засобів ТОВ «СВК Україна» утворює його транспортно-логістичну систему.

Метою транспортно-логістичної системи ТОВ «СВК Україна» є транспортування необхідної кількості певної продукції потрібної якості у визначений час і місце її споживання з мінімальними витратами.

Нажаль, у ТОВ «СВК Україна» відсутній відділ логістики, проте за відділом рослинництва закріплені машинно-тракторний парк.

Склад машинно-тракторного парку ТОВ «СВК Україна» приведений в табл. 2.7.

Таблиця 2.7

Склад машинно-тракторного парку ТОВ «СВК Україна»

Найменування	Марка	Кількість
Комбайни	CLAAS-Mega 350	1
	JOHNDEERE-9650 STS	2
	NEWHOLLAND-CR9080 Elevation	2
	КСКУ-6А	1
	Херсонць-9	1
Косарки	КПС-5Г	2
	КРН-2,1	2
Автомобілі-самоскиди	ЗІЛ-ММЗ-554	5
Причіпи	ПСЕ-12,5	5
	К-701	1
Трактори	Т-150К	4
	Т-25	2
	ЮМЗ-6	2
Зернові сівалки	СЗ-3,6	5
Зерноочисні машини	ОВП-20А	2
	ОВС-25	2
Культиватори	КРН-5,6	5
	КШП-8	3
Борони	БЗТС-1	8
Зерновози	DAF	2
	MAN	3

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

Для збирання трав і силосних культур з одночасним їх подрібненням і завантаженням на транспортні засоби на досліджуваному підприємстві

застосовується для підготовки рослинної маси наступні машини: косарка КПС-

5Г та комбайнова косарка КРН-2,1; автомобілі-самоскиди ЗІЛ-ММЗ-554;

причіпи ПСЕ-12,5; трактори К-701, Т-25 із завантажувачем-подрібнювачем

ПСК-5.

Для збирання зерна використовуються високоефективні і високотехнологічні комбайни CLAAS-Mega 350, JOHNDEERE-9650 STS, NEWHOLLAND-CR9080 Elevation. Кукурудзу на зерно збирають комбайнами КСКУ-6А та «Херсонць-9». Зерно обробляють на простих зерноочисних машинах ОВП-20А та ОВС-25.

Для транспортування зерна до споживачів використовують зерновози марки «DAF» та «MAN».

Отже, в цілому технічний стан машинно-тракторного парку ТОВ «СВК Україна» – задовільний. Збереження комбайнів і складної сільськогосподарської техніки проводиться в ангарах на машинному дворі. Трактори зберігаються частково в ангарах, частково на машинному дворі під відкритим небом.

В даний час технічне обслуговування машин проводиться в господарстві несвоєчасно і не в повному обсязі. Поточний ремонт проводиться в закритих приміщеннях, але якість його невисока, тому що застосовується застаріле обладнання і пристосування, які не відповідають сучасним вимогам.

Вартість транспортних засобів ТОВ «СВК Україна» за останні п'ять років подано в табл. 2.8.

Таблиця 2.8

Вартість транспортних засобів ТОВ «СВК Україна» (тис.грн)

Група основних засобів	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	В середньому за п'ять років
Транспортні засоби	962,0	962,0	970,0	2947,0	4906,0	2149,4
Загальна вартість основних засобів	22501,0	23221,0	24236,0	27042,0	43839,0	28167,8

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

Отже, дані табл. 2.8 показують, що вартість транспортних засобів ТОВ «СВК Україна» за останні п'ять років збільшилась на 3944,0 тис.грн за рахунок купівлі нового транспорту та запчастин.

Частка вартості транспортних засобів у загальній вартості основних засобів ТОВ «СВК Україна» зображена на рис. 2.7

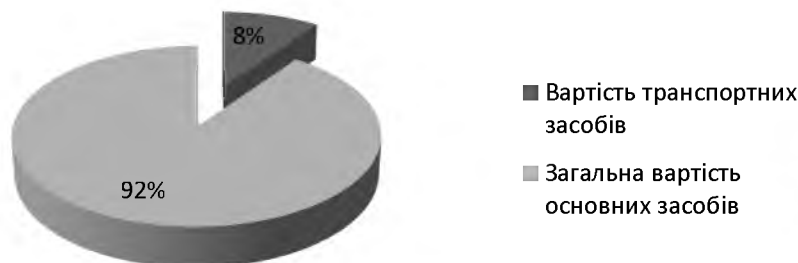


Рис. 2.7 Частка вартості транспортних засобів ТОВ «СВК Україна» у загальній вартості основних засобів*

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

В табл. 2.9 представлено характеристику основних постачальників ТОВ «СВК Україна»

Таблиця 2.9

Характеристика основних постачальників ТОВ «СВК Україна»

Постачальники	Вид сировини	Вартість угод, тис. грн				
		2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Компанія «DuPont Pioneer»	Насіння кукурудзи	890,0	986,0	1278,0	2283,0	1486,0
	Насіння соняшника	424,0	382,0	655,0	1210,0	1336,0
	Насіння сої	224,0	294,0	853,0	1518,0	376,0
МПП Фрма «Ерідон»	Насіння озимої пшениці	491,0	440,0	242,0	367,0	470,0
	Насіння ярого та озимого ячменю	341,0	312,0	75,0	136,0	131,0
ТОВ «Ерідон-тех»	С.-г. техніка та запчастини	-	584,0	52,0	-	7182,0
ТОВ «Представництво «Ростсільмаш»	С.-г. техніка та запчастини	21,0	40,0	-	36,0	182,0
ТОВ «Нортон-груп»	С.-г. техніка та запчастини	54,0	77,0	12,0	91,0	454,0

Продовження табл. 2.9

МПП Фірма «Ерідон»	Добрива та засоби захисту	7184,0	5116,0	9923,0	11843,0	12845,0
--------------------	---------------------------	--------	--------	--------	---------	---------

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

Отже, насінням кукурудзи, сої та соняшника ТОВ «СВК Україна» забезпечує компанія «DuPont Pioneer», озимою пшеницею, ярим та озимим ячменем – МПП Фірма «Ерідон», центральні офіси яких знаходяться в м. Київ.

Основними постачальниками сільськогосподарської техніки та запчастин є ТОВ «Ерідон-тех», ТОВ «Представництво «Ростсільмаш» з центральними офісами в м. Київ та ТОВ «Нортон – груп» з офісом в м. Кропивницький. Добрива та засоби захисту рослин постачає МПП Фірма «Ерідон».

Розглянемо канали реалізації продукції ТОВ «СВК Україна» (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Канали реалізації продукції ТОВ «СВК Україна»

Покупці	Вид продукції	Ціна реалізації, грн/т, кг				
		2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
ТОВ СП «Нібулон»	Пшениця озима	2200,0	1750,0	2550,0	3350,0	4370,0
	Ячмінь ярий та озимий	2120,0	1800,0	2450,0	3250,0	3990,0
	Соя	4600,0	4600,0	6500,0	8350,0	10980,0
	Кукурудза на зерно	1950,0	1350,0	1850,0	3100,0	4400,0
	Соняшник	4500,0	4500,0	6000,0	8000,0	10100,0
ТОВ «Соколівський м'ясокомбінат»	Свині	13,5	13,5	16,2	22,0	17,1
ТОВ «М'ясопродукт-Кіровоград»	Свині	13,5	13,5	16,2	22,0	17,1

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

Основним покупцем зернової продукції ТОВ «СВК Україна» є ТОВ СП «Нібулон», центральний офіс якого знаходиться у м. Миколаїв. Свиней купує ТОВ «Соколівський м'ясокомбінат» та ТОВ «М'ясопродукт-Кіровоград», які знаходяться поблизу м. Кропивницький.

Висновки до розділу 2

Транспортна забезпечувальна логістика є важливою складовою системи аграрного підприємництва. Причому в умовах інтенсивної динаміки експорту сільськогосподарської продукції для вертикально-інтегрованих приватно-корпоративних підприємств агробізнесу особливого значення набуває ефективне забезпечення саме зовнішнього переміщення товарів та сировини аграрного походження.

Сьогодні транспортування у світовому агробізнесі диверсифіковане і переважно здійснюється трьома видами транспорту: автомобільним, залізничним і водним (річковим та морським). В окремих країнах також застосовується трубопровідний транспорт (наприклад, під час доставки олії і т.п.).

Так, у 2020 р. в цілому по країні під час доставки продукції зернових і олійних культур залізницею було перевезено 32 млн тонн (65%), автомобільним – 14,8 млн тонн (30%), а річковим – 2,5 млн тонн зернових (5%).

В останні роки основний експортний потік сільськогосподарської продукції зміщується в бік портів та терміналів. У системі внутрішніх експортно орієнтованих агрологістичних перевезень переважає залізничний транспорт.

Автомобільний транспорт найчастіше використовується для перевезень аграрної продукції на відносно незначні відстані (до 300 км) або ж у пікові періоди відвантаження сільськогосподарської сировини залізницею. Транспортна інфраструктура внутрішніх водних шляхів протягом останніх років активно відроджується, і річковий транспорт теж стає важливою логістичною складовою забезпечення та здешевлення постачання зернових і олійних культур на експорт.

Аналіз показників економічної ефективності виробничої діяльності ТОВ «СВК Україна» показав, що вони значно зросли. Отже, економічний стан підприємства в цілому гарний, хоч за останні роки дещо зменшилися деякі показники забезпеченості ресурсів та ефективності їх використання. Але з кожним роком підприємство отримує все більший прибуток, тому за відсутності форс-мажорних обставин ТОВ «СВК Україна» буде розвиватись і процвітати.

Логістичні процеси є складовою частиною системи управління ТОВ «СВК Україна», тому від швидкості, потужності і надійності проходження матеріально-інформаційних потоків по логістичному ланцюгу залежать ступінь задоволеності споживачів, прибуток і оборотність оборотних коштів.

Сукупність транспортних засобів ТОВ «СВК Україна» утворює його транспортно-логістичну систему.

На жаль, у ТОВ «СВК Україна» відсутній відділ логістики, проте за відділом рослинництва закріплені машинно-тракторний парк.

В цілому, технічний стан машинно-тракторного парку ТОВ «СВК Україна» – задовільний. Збереження комбайнів і складної сільськогосподарської техніки проводиться в ангарах на машинному дворі. Трактори зберігаються частково в ангарах, частково на машинному дворі під відкритим небом. Однак у господарстві є ряд труднощів, пов'язаних зі збереженням і підтримкою в працездатному стані наявного парку машин.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПОТОКАМИ ТОВ «СВК УКРАЇНА»

3.1. Перспективні напрями розвитку підприємства за умови розроблення логістичної стратегії

Процеси глобалізації та інформатизації бізнесу потребують негайної реакції менеджменту підприємств агропродовольчого комплексу країни з метою забезпечення конкурентоспроможності в нових соціально-економічних умовах.

У сучасних умовах господарювання досягнення підприємством конкурентних переваг, а подекуди, в силу об'єктивних обставин просто збереження власних позицій на ринку потребує своєчасної адекватної реакції на зміни зовнішніх політичних та економічних факторів. Умови конкурентної боротьби вимагають від підприємств застосування нових підходів до планування та управління поточковими процесами, заснованих на принципах логістики. З метою підтримки корпоративної (маркетингової, виробничої) стратегії підприємства розробляється логістична стратегія.

Логістична стратегія підприємства спрямована на оптимізацію ресурсів при управлінні матеріальними, інформаційними, фінансовими, енергетичними, транспортними, кадровими та іншими потоками.

Логістична стратегія – це довгостроковий, якісно визначений напрямок розвитку логістики, який стосується форм і засобів її реалізації в підприємстві, міжфункціональній і міжорганізаційній координації та інтеграції, сформульований вищим менеджментом компанії у відповідності до корпоративних цілей [55].

Основними логістичними стратегіями підприємств АПК є:

- стратегія мінімізації загальних логістичних витрат;
- стратегія поліпшення якості логістичного сервісу;
- стратегія мінімізації інвестицій у логістичну інфраструктуру;
- стратегія логістичного інсорсингу та аутсорсингу;

- стратегія «ощадливої» логістики;
- стратегія динамічної логістики;
- стратегія формування стратегічних союзів [56].

Розглянемо шляхи реалізації логістичних стратегій підприємств АПК

(табл. 3.1).

Основні логістичні стратегії підприємств АПК

Таблиця 3.1

Стратегія	Шляхи реалізації
Мінімізація загальних логістичних витрат	Скорочення (оптимізація) логістичних витрат в окремих логістичних функціях. Оптимізація рівнів запасів у логістичній системі. Вибір оптимальних варіантів «складування – транспортування» (перехід із однієї логістичної функції на альтернативну). Оптимізація рішень в окремих функціональних областях та/або логістичних функціях за критерієм мінімуму логістичних витрат. Використання логістичних провайдерів тощо
Поліпшення якості логістичного сервісу	Покращення якості виконання логістичних операцій та функцій (транспортування, складування, вантажопереробка тощо). Використання логістичних технологій підтримки життєвого циклу продукції. Бенчмаркінг тощо
Мінімізація інвестицій у логістичну інфраструктуру	Оптимізація конфігурації логістичної мережі. Пряма доставка продукції споживачам без проміжного складування та зберігання. Використання логістичних посередників у транспортуванні, експедируванні, складуванні, вантажопереробці.
Логістичний інсорсинг та аутсорсинг	Використання логістичної технології «точно в термін» Оптимізація дислокації об'єктів логістичної інфраструктури тощо Рішення «зробити чи придбати» Зосередження підприємств на своїх ключових функціях, пошук логістичних посередників для виконання неключових. Оптимізація вибору джерел зовнішніх ресурсів.
«Ощадлива» логістика	Базується на принципі управлінні витратами. Передбачає виробництво тих самих, або спів ставних продуктів, що і в конкурента, проте за менших витрат.
Динамічна логістика	Передбачає забезпечення високої якості обслуговування споживачів, оперативне реагування на появу нових, або зміну інших умов.
Формування стратегічних союзів	Формування стратегічних союзів із постачальниками та замовниками. Забезпечення зростання ефективності функціонування ланцюга поставок за рахунок сумісної співпраці усіх його членів, які разом вирішують проблеми та отримують винагороду від кооперації.

Примітка.* Розроблено автором на основі[56]

Одним із шляхів збільшення прибутковості ГОВ «СВК Україна» є зменшення його валових витрат. Значні можливості у цьому напрямку має оптимізація бізнес-процесів в системі внутрішньої логістики підприємства.

Логістичні витрати – це сукупність витрат на управління рухом матеріальних потоків по всій логістичній системі від постачальників сировини до кінцевого споживача [57]. Вони класифікуються на різноманітні види за чисельними ознаками (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Класифікація логістичних витрат підприємств АПК за окремими категоріями

Класифікаційна ознака	Група логістичних витрат та їх характеристика
Функціональне призначення	<ol style="list-style-type: none"> 1. За основними логістичними функціями (витрати постачання, виробництва та розподілу). 2. За допоміжними логістичними функціями (витрати транспортування, складування, управління запасами, витрати на організацію інформаційно-комп'ютерної підтримки, на сервісіе обслуговування, витрати логістичного управління).
Елементи витрат	<ol style="list-style-type: none"> 1. Матеріальні витрати на виконання логістичних функцій. 2. Витрати на оплату праці персоналу, що виконує логістичні функції. 3. Витрати на соціальні заходи (нараховані на фонд оплати праці персоналу, що виконує логістичні функції). 4. Амортизація транспортних засобів, складів та адміністративних приміщень логістичних служб. 5. Інші витрати логістичної діяльності.
Відношення до логістичної системи	<ol style="list-style-type: none"> 1. Внутрішні (витрати виробництва). 2. Зовнішні (витрати розподілу). 3. Змішані (витрати постачання).
Обсяги логістичної діяльності	<ol style="list-style-type: none"> 1. Постійні (амортизація і утримання об'єктів, оплата комунальних послуг, витрати управління та інші, що не залежать від обсягів логістичної діяльності). 2. Змінні витрати (витрати на оплату праці, матеріальні, транспортні, збутові витрати та інші витрати, що не залежать від обсягів логістичної діяльності).
Джерело виникнення	<ol style="list-style-type: none"> 1. Власні витрати, що здійснюються самим підприємством. 2. Витрати логістичного аутсорсингу, що здійснюються як оплата послуг логістичних компаній.

Примітка.* Розроблено автором на основі [57]

Класифікація витрат в логістиці дозволяє формувати різні стратегії управління.

Управління логістичними витратами може бути як тактичним, так і стратегічним. Стратегічним, зокрема, є менеджмент витрат через інсорсинг, який зберігає логістичні витрати постійними, реалізуючи на стороні незавантажені додаткові потужності. Саме тому однією з ефективних стратегій управління

постійними витратами в логістиці, і відповідно підвищення прибутковості бізнесу, є інсорсинг, який орієнтований на формування внутрішніх логістичних потужностей та їх раціональне використання.

В тлумачення поняття «інсорсинг» можна визначити декілька основних напрямків.

Зокрема, інсорсинг – це реінтеграція в компанію раніше виведених із підприємства на аутсорсинг процесів і функцій [58].

Інсорсинг – це традиційна орієнтація в ресурсному забезпеченні підприємства, що передбачає створення послуги за рахунок власних коштів та інших ресурсів підприємства. Інсорсинг передбачає створення і «споживання» відповідної професійної послуги власними силами підприємства. Тобто це діяльність, яка призводить до власного забезпечення послуг певною юридичною особою з метою їх подальшого використання для створення додаткової вартості в межах власного виробництва [59].

Інсорсинг – це створення власних автономних структурних одиниць (компаній), що здійснюють спеціалізовані послуги, як підрозділам підприємства, так і зовнішнім контрагентам. Як правило відбирають стандартні, спільні для декількох підрозділів оперативні процеси і доручають виконувати їх автономному центру спільного обслуговування. За надані підрозділам компанії послуги він отримує оплату від кожного з них пропорційно обсягу послуг. Тобто інсорсинг – це виведення певних процесів і функцій організації в окрему (як правило, дочірню) юридичну особу, що спеціалізуються на їх виконанні [60].

Інсорсинг – це розширення діяльності підприємства чи підрозділу для додаткового завантаження існуючих потужностей чи активів. Тобто інсорсинг передбачає обслуговування як виключно власних потокових процесів, так і в поєднанні з цим, додаткове використання частини потужностей підприємства на стороні [61].

На мій погляд, останнє визначення найбільше відповідає сутності логістичного інсорсингу як стратегії менеджменту витрат. Причому обслуговування виключно власних логістичних процесів – це є замкнута, або

обмежена логістика, а логістичний інсорсинг – це обов'язкове поєднання створення послуг для власних потреб із додатковим завантаженням незадіяних активів через сторонні послуги (рис. 3.1).

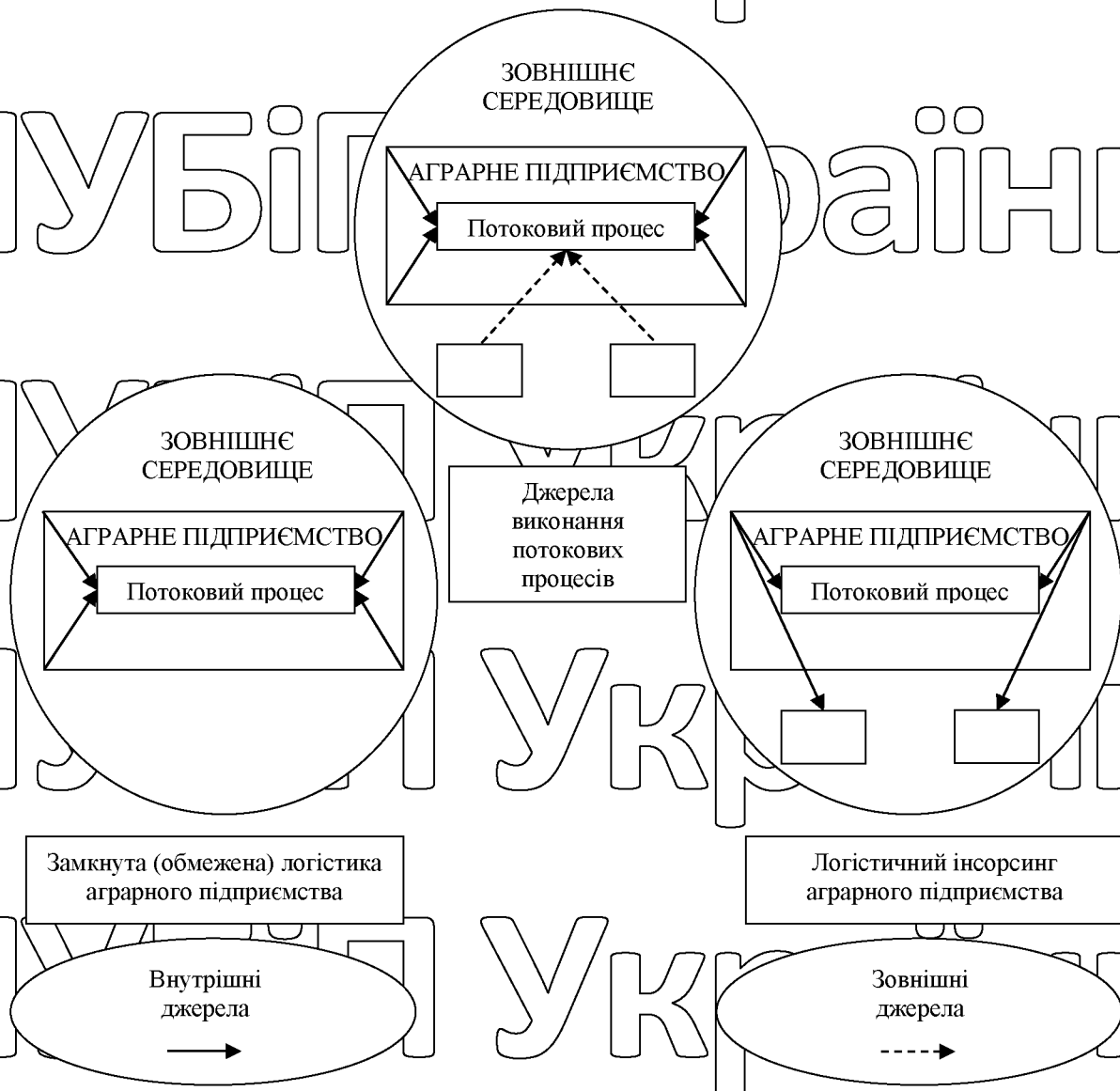


Рис. 3.1. Логістичний інсорсинг у системі виконання поточкових процесів аграрного підприємства*

Примітка.* Розроблено автором на основі [62]

Логістичний інсорсинг часто пов'язують із внутрішньою логістикою. За характером зон управління внутрішня логістика спрямована на координацію та удосконалення господарської діяльності, пов'язаної з управлінням поточковими процесами в межах підприємства.

Інформація, необхідна для прийняття рішення про інсорсинг на підприємствах АПК повинна містити:

- вартість виду діяльності та його практичну потужність;
- фактичну потужність, рівень завантаження та витрати на невикористовувану потужність;
- альтернативи продажу невикористовуваної потужності та її економічні параметри [61].

Логістичний інсорсинг ТОВ «СВК Україна» це забезпечення виконання окремих потокових процесів підприємства через використання його власних логістичних потужностей з додатковим їх завантаженням на стороні.

Основними напрямками логістичного інсорсингу ТОВ «СВК Україна» є транспортні послуги, послуги зі зберігання та послуги з техніко-технологічного забезпечення аграрного виробництва (рис. 3.2).

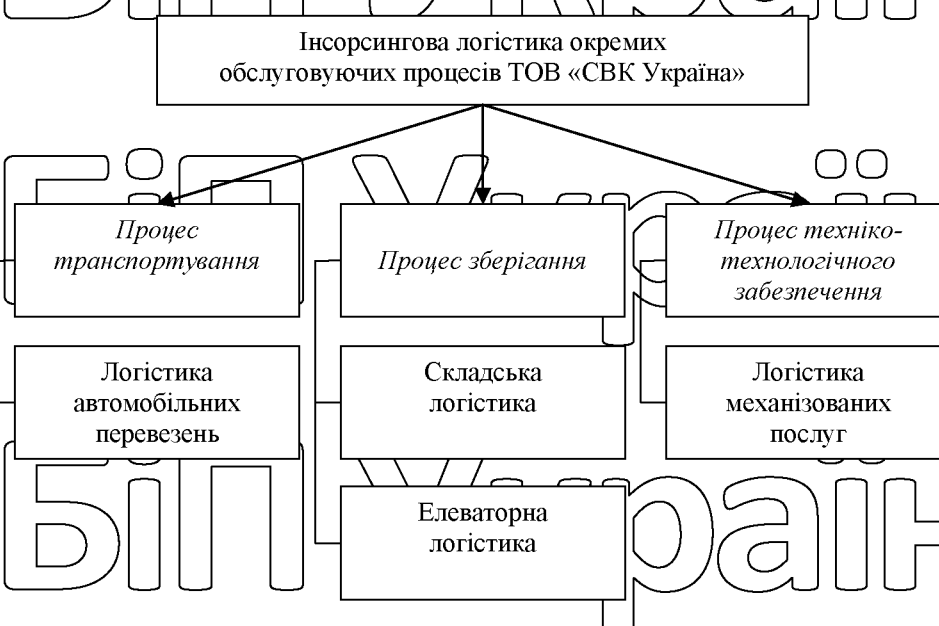


Рис. 3.2. Основні напрями логістичного інсорсингу ТОВ «СВК Україна»*

Примітка.* Розроблено автором на основі даних підприємства
Складовою логістичного інсорсингу ТОВ «СВК Україна» в системі транспортних послуг є автомобільні перевезення вантажів.

У цілому покращення логістичної складової у сфері транспортних перевезень є одним із важливих чинників успішної реалізації стратегії господарства. Менеджментом підприємства прийнято рішення про розширення власного вантажного парку: у 2022-2023 рр. планується придбати 4 вантажних автомобілі.

Складські логістичні потужності відіграють важливу роль в бізнес-стратегії ТОВ «СВК Україна». Підприємство багато інвестувало у розвиток власної інфраструктури, що зробило його самостійним і вигідно відрізняє від інших сільськогосподарських виробників у Добровеличківському районі.

Зокрема, однією з конкурентних переваг господарства є те, що воно має власні складські приміщення та обладнання для сушки та очистки зернових, що дозволяє самостійно обробляти, зберігати та відвантажувати продукцію покупцям.

Складська логістика досліджуваного підприємства переважно пов'язана з постачанням та заготівлею ресурсів для виробництва. Найчастіше вона використовується для логістичного забезпечення виключно власного бізнесу, тобто переважно є замкненою, або обмеженою. Проте господарство може тимчасово приймати для зберігання на власних складах запасів інших власників, на період, коли вони використовуються не на повну потужність.

Елеваторна логістика ТОВ «СВК Україна» також орієнтована на забезпечення виконання як власних, так і сторонніх потокових процесів, тобто є інсорсинговою.

Техніко-технологічне логістичне забезпечення ТОВ «СВК Україна» переважно здійснюється через створення спеціалізованих структур, що обслуговують аграрне виробництво як у даному підприємстві, так і за його межами.

Зокрема, в підприємстві було створено машинно-тракторний парк, який є енергонасиченою одиницею, що дозволяє виконувати повний цикл сільськогосподарських робіт з дотриманням агротехнічних термінів обробітку культур та забезпеченням високої культури землеробства. Використовуючи передові технології та техніку, ТОВ «СВК Україна» забезпечує виконання комплексної програми вирощування продукції рослинництва на орендованих землях, а також має змогу надавати послуги іншим господарствам з обробітку ґрунту та збирання врожаю.

Таким чином, логістична організація бізнес-процесу «техніко-технологічне забезпечення аграрного виробництва» досліджуваного підприємства також побудована на основі інтегрованої моделі.

3.2 Впровадження методів управління логістикою в підприємстві

Транспорт – ланка, яка поєднує виробництво і споживання. Такі перевезення є продовженням виробничого процесу у сфері обігу і називаються економічними, оскільки виникли внаслідок процесу економічного поділу праці.

Отже, транспорт на досліджуваному підприємстві відіграє важливу роль у прискоренні процесу відтворення.

Однак, в умовах загострення конкуренції на ринках товарів і послуг окрім мінімізації витрат більшого значення набуває мінімізація часу доставки товарів споживачу. З огляду на зазначене, роль транспорту в сучасній економіці зростає.

Проведемо розрахунок щодо ефективності вибору територіально віддаленого споживача зернових ТОВ «СВК Україна» (у нашому випадку елеватора). Нині товариство реалізує 70% зерна на Врадіївський елеватор територіально віддалений на 120 км. Разом з тим є можливість збуту зерна без посередників у порт Южний, однак при цьому потрібно понести додаткові витрати, пов'язані з доставкою, навантажувально-розвантажувальними роботами тощо. Отже, розрахуємо, який із варіантів є більш вигідним для ТОВ «СВК Україна». Проведемо розрахунки по кукурудзі та пшениці (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Розрахункові дані по доставці продукції споживачу

Продукція	Вартість 1 м ³ доставки	Ціна за одиницю	
		Южний	Врадіївка
Кукурудза	145000	4200	3900
Пшениця	96000	3950	3750

Примітка.* Розраховано автором на основі даних підприємства

1. Запаси в дорозі

Запаси в дорозі = Вартість продукції · $\frac{0,1}{100}$ · Час доставки вантажу.

$$\text{Запаси в дорозі (кукур.)} = 145000 \cdot \frac{0,1}{100} \cdot 1,0 = 145 \text{ грн.}$$

$$\text{Запаси в дорозі (пшен.)} = 90000 \cdot \frac{0,1}{100} \cdot 1,0 = 90 \text{ грн}$$

2. Витрати на страхові запаси

Витрати на страхові запаси = Вартість продукції · $\frac{0,1}{100}$ · Час доставки вантажу ·

Коефіцієнт форс-мажорних обставин.

Коефіцієнт форс-мажорних обставин = 2 дні

$$\text{Витрати на страхові запаси (кукур.)} = 145\,000 \cdot \frac{0,1}{100} \cdot 1,0 \cdot 2 = 290 \text{ грн.}$$

$$\text{Витрати на страхові запаси (пшен.)} = 90000 \cdot \frac{0,1}{100} \cdot 1,0 \cdot 2 = 180 \text{ грн}$$

3. Витрати на експедирування

Витрати на експедирування = 6% від транспортного тарифу + 0,25% від вартості вантажу.

$$\text{Витрати на експедирування (кукур.)} = 6\% \text{ від } 3200 + 0,25\% \text{ від } 145000 = 554,5 \text{ грн.}$$

$$\text{Витрати на експедирування (пшен.)} = 6\% \text{ від } 3200 + 0,25\% \text{ від } 145000 = 417,0 \text{ грн.}$$

4. Разом додаткових витрат

Разом додаткових витрат = Транспортний тариф + Запаси в дорозі + Витрати на страхові запаси + Витрати на експедирування + Операції з вантажем.

$$\text{Разом додаткових витрат (кукур.)} = 3200 + 145 + 290 + 554,5 + 120 = 4309,5 \text{ грн.}$$

$$\text{Разом додаткових витрат (пшен.)} = 3200 + 90 + 180 + 417,0 + 60 = 3947 \text{ грн}$$

5. Частка додаткових витрат у вартості 1 м³ вантажу

Частка додаткових витрат у вартості 1 м³ вантажу = Вартість продукції : Разом додаткових витрат · 100%

Частка додаткових витрат у вартості 1 м³ вантажу (кукур.) = $145000 : 4309,5 \cdot 100\% = 2,97\%$

Частка додаткових витрат у вартості 1 м³ вантажу (пшен.) = $90000 : 3947 \cdot 100\% = 4,39\%$

6. Різниця у вартості

Різниця у вартості = 100% - (вартість у Врадіївці : вартість у Южному · 100%)

Різниця у вартості (кукур.) = 100% - (3900 : 4200 · 100%) = 7,4%

Різниця у вартості (пшен.) = 100% - (3750 : 3950 · 100%) = 5,06%

Отже, за розрахунками, різниця в ціні перевищує додаткові витрати у вартості 1 м³, що пов'язані з транспортуванням, тому ТОВ «СВК Україна» буде економічно вигідно реалізовувати кукурудзу та пшеницю у порт Южний, не використовуючи послуг посередника.

При цьому зазначимо, що за розрахунками, це більш доцільно робити для кукурудзи, адже частка додаткових витрат є досить малою – 2,97%, а різниця в ціні становить 7,4%, отже 4,43% на кожній тонні вантажу зможе заробити виробник.

У той же час, різниця в ціні та вартості додаткових витрат по пшениці є досить малою – 0,67%, отже при потребі ТОВ «СВК Україна» може реалізовувати її до Врадіївського елеватора.

Для практичного вирішення завдання про місце розташування логістичного центру ТОВ «СВК Україна» Кіровоградської області складемо координатну сітку з розташування всіх постачальників та споживачів продукції. Координати запишемо у табл. 3.4 та табл. 3.5.

Таблиця 3.4

**Розташування всіх постачальників та споживачів продукції
ТОВ «СВК Україна» Кіровоградської області**

Координати	Постачальники				Споживачі			
	ТОВ «ЕРІДОН-тех»	ТОВ «Нортон-груп»	Компанія «DuPont Pioneer»	ТОВ «Представництво «Ростсельмаш»	ТОВ СП «Нібулон»	МПП Фірма «Еридон»	ТОВ «Соколівський м'ясокомбінат»	ТОВ «М'ясопродукт-Кіровоград»
X	130	10	153	163	50	56	88	130
Y	210	191	43	160	13	123	44	10

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

Таблиця 3.5

Транспортні тарифи для постачальників та споживачів

ТОВ «СВК Україна» Кіровоградської області

Параметри	Постачальники				Споживачі			
	ТОВ «ЕРІДОН-тех»	ТОВ «Нортон-груп»	Компанія «DuPont Pioneer»	ТОВ «Представництво «Ростсельмаш»	ТОВ СП «Нібулон»	МПП Фірма «Еридон»	ТОВ «Соколівський м'ясокомбінат»	ТОВ «М'ясопродукт-Кіровоград»
X	40	30	35	55	30	25	25	35
Y	700	200	500	1600	900	800	600	700

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

При виборі місця розташування логістичного центру ТОВ «СВК Україна», слід враховувати:

- розмір зони обслуговування, в межах якої знаходиться достатня кількість потенційних користувачів послугами системи розподілення;
- наявність розвиненої транспортної інфраструктури, автодоріг, залізничних шляхів, стоянок транспортних засобів;
- умови взаємодії різних видів транспорту в зоні логістичного центру;

можливість розширення ділянки території у зв'язку з розширенням торгівельної активності ТОВ «СВК Україна».

Для розрахунку місце розташування логістичного центру потрібно враховувати, що транспортні тарифи для виробників і клієнтів, а також на різних напрямках перевезень можуть бути різні. Це залежить від умов і обсягів перевезень і, крім того, від знижок перевізника в залежності від кількості вантажу.

В нашому випадку місто Кіровоград прийняте як постачальник товарів, а споживачі знаходяться в містах Миколаїв, Кіровоград та смт. Добровеличківка.

Розрахунки координат логістичного центру для ТОВ «СВК Україна» виконуються за різних умов:

1. На кожному напрямку перевезень діють різні транспортні тарифи та обсяги поставок.
2. Всі транспортні тарифи однакові.
3. Всі транспортні тарифи та обсяги поставок однакові.
4. Розрахунки координат РРЦ тільки для виробників.
5. Розрахунки координат РРЦ тільки для клієнтів.

Розрахунок задачі

1. На кожному напрямку перевезень діють різні транспортні тарифи та обсяги перевезень.

$$\bar{O} = \frac{\sum_{i=1}^m \bar{O}_i \bar{Q}_i + \sum_{i=1}^n T_{Ki} X_{Ki} Q_{Ki}}{\sum_{i=1}^m T_{Ki} Q_{Ki} + \sum_{i=1}^n T_{Ki} Q_{Ki}} =$$

$$\frac{(130 \cdot 40 \cdot 700 + 10 \cdot 30 \cdot 200 + 153 \cdot 35 \cdot 500 + 163 \cdot 55 \cdot 1600) + (30 \cdot 30 \cdot 900 + 56 \cdot 25 \cdot 800 + 88 \cdot 25 \cdot 600 + 130 \cdot 35 \cdot 700)}{(40 \cdot 700 + 30 \cdot 200 + 35 \cdot 500 + 55 \cdot 1600) + (30 \cdot 900 + 25 \cdot 800 + 25 \cdot 600 + 35 \cdot 700)} =$$

$$= 79,14$$

$$\bar{O} = \frac{\sum_{i=1}^m \bar{O}_i \bar{Q}_i + \sum_{i=1}^n T_{Ki} \bar{O}_{Ki} Q_{Ki}}{\sum_{i=1}^m T_{Ki} Q_{Ki} + \sum_{i=1}^n T_{Ki} Q_{Ki}} =$$

$$= \frac{(210 \cdot 40 \cdot 700 + 191 \cdot 30 \cdot 200 + 43 \cdot 35 \cdot 500 + 160 \cdot 55 \cdot 1600) + (13 \cdot 30 \cdot 900 + 123 \cdot 25 \cdot 800 + 44 \cdot 25 \cdot 600 + 10 \cdot 35 \cdot 700)}{(40 \cdot 700 + 30 \cdot 200 + 35 \cdot 500 + 55 \cdot 1600) + (30 \cdot 900 + 25 \cdot 800 + 25 \cdot 600 + 35 \cdot 700)} = 93,56$$

2. Всі транспортні тарифи однакові.

Тариф був узятий наближено до середньоарифметичного всіх тарифів.

$$\begin{aligned} \text{Тариф} &= 35 \\ X_{\text{ц}} &= 73,83 \\ Y_{\text{ц}} &= 80,80 \end{aligned}$$

3. Всі транспортні тарифи та обсяги поставок однакові.

$$\begin{aligned} \text{Тариф} &= 35 \\ \text{Обсяг перевезень, так само як і тариф, узятий як середньоарифметичне усіх обсягів перевезень.} \\ \text{Обсяг перевезень} &= 750 \end{aligned}$$

$$X_{\text{ц}} = 80,0$$

$$Y_{\text{ц}} = 71,62$$

4. Розрахунки координат РРЦ тільки для виробників.

$$X_{\text{ц}} = 94,34$$

$$Y_{\text{ц}} = 127,06$$

5. Розрахунки координат РРЦ тільки для клієнтів.

$$\begin{aligned} X_{\text{ц}} &= 54,62 \\ Y_{\text{ц}} &= 39,54 \end{aligned}$$

Використовуючи отримані координати та карту побудуємо схему визначення логістичного центру для ТОВ «СВК Україна» (рис. 3.3).

$$\text{НУБІП України}$$

$$\text{НУБІП України}$$

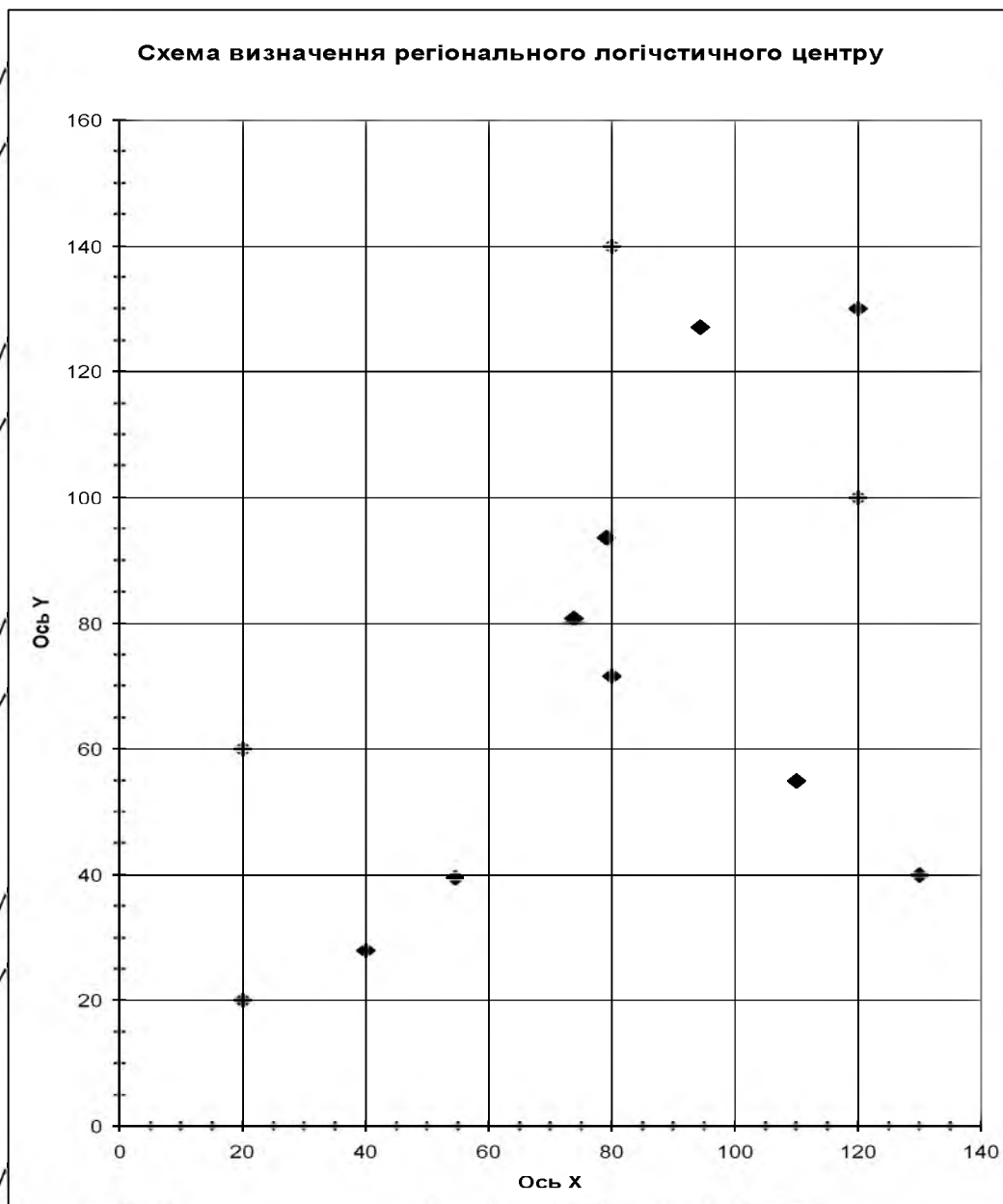


Рис. 3.3. Схема розташування регіонального логістичного центру ТОВ «СВК Україна» Кіровоградської області

Примітка.* Побудовано автором на основі даних підприємства

де РРЦ1 – Регіональний розподільний центр; РРЦ2 – Регіональний розподільний центр за умови рівного тарифу; РРЦ3 – Регіональний розподільний центр за умови рівних обсягів поставок.

Отже, використовуючи метод накладення сітки координат на карту, нами спроектовано схема розташування регіонального логістичного центру ТОВ «СВК Україна» Кіровоградської області, що дозволить скоротити витрати на

логістику, і відповідно збільшити розміри прибутків як досліджуваного товариства, так і його постачальників і споживачів.

3.3 Обґрунтування заходів з удосконалення ефективності управління логістичними процесами підприємства

Для удосконалення ефективності управління логістичними процесами підприємства, систематизації процесів логістики та забезпечення ефективного логістичного менеджменту ТОВ «СВК Україна» потребує створення спеціалізованого, централізованого відділу логістики.

Основними завданнями відділу логістики ТОВ «СВК Україна» є:

- розробка для підприємства перспективних і поточних планів логістичної діяльності, участь у реалізації цих планів та координація логістичної діяльності інших підрозділів підприємства;
- аналіз й оцінка ефективності логістичної діяльності підприємства;
- контроль за раціональним використанням ресурсів підприємства; управління матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками протягом усього логістичного ланцюга «закупівля – виробництво – збут» з метою своєчасного задоволення споживача високоякісною продукцією за оптимальною ціною;
- збір, обробка та аналіз організаційної, технічної і фінансової інформації про діяльність організацій, що працюють у сфері інтересів підприємства;
- планування, організація, контроль і керування матеріальними і нематеріальними операціями, здійснюваними в процесі доведення сировини, матеріалів і готової продукції до споживача згідно з інтересами та вимогами останнього, а також обробка, аналіз і збереження відповідної інформації;
- організація якісного та ефективного логістичного обслуговування клієнтів і споживачів.

Нами було розроблено Положення про відділ логістики (додаток Б), яке чітко визначає поле діяльності та сфери відповідальності й впливу співробітників даного відділу.

Відділу логістики ТОВ «СВК Україна» відповідає певна структура управління, яка визначається системою взаємопідлеглості та характером відносин між управлінськими працівниками різних рівнів управління (рис. 3.4).

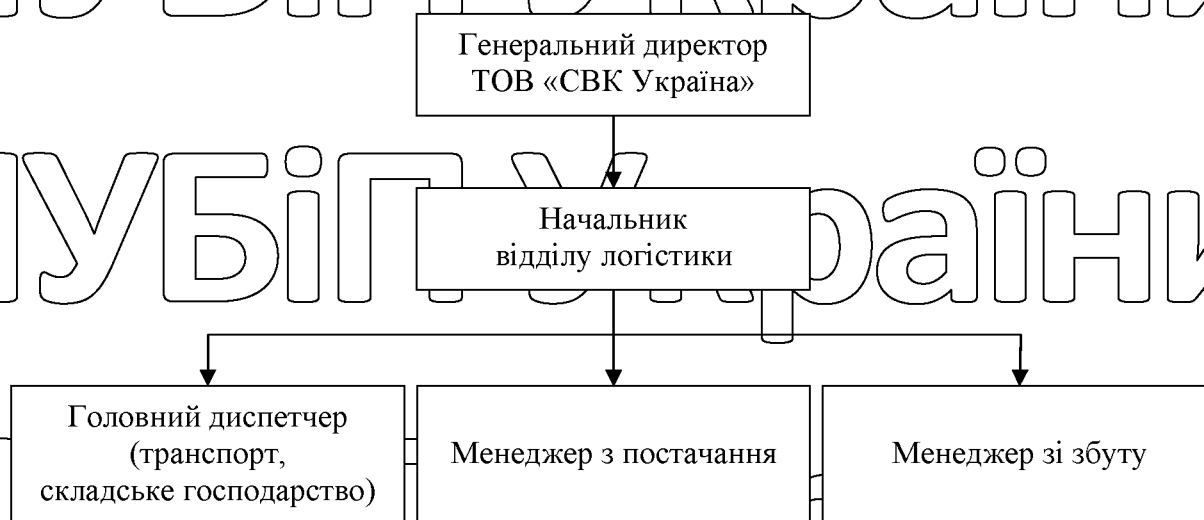


Рис. 3.4. Структура відділу логістики ТОВ «СВК Україна»

Примітка.* Розроблено автором

Згідно з рис. 3.4, в основі структури управління відділом логістики ТОВ «СВК Україна» є Генеральний директор, який здійснює управління поточною діяльністю даного відділу. Безпосередньо Генеральному директору підприємства підзвітний начальник відділу логістики.

Розроблена нами на основі Положення про відділ логістики посадова інструкція начальника відділу логістики (додаток В) регламентує його організаційно-правовий статус, конкретні завдання й обов'язки, права, відповідальність, знання та кваліфікацію, які необхідні для забезпечення ефективної роботи.

Начальнику відділу логістики ТОВ «СВК Україна» підзвітні:

- головний диспетчер;
- менеджер з постачання;
- менеджер зі збуту.

Заробітна плата начальника відділу логістики становить 8 тис.грн, а головного диспетчера, менеджера з постачання та менеджера зі збуту – 6 тис.грн.

Проведемо аналіз фінансових витрат, які будуть понесені на створення відділу логістики ТОВ «СВК Україна» (табл. 3.5).

НУБІП УКРАЇНИ

Таблиця 3.5

Фінансове обґрунтування створення відділу логістики

ТОВ «СВК Україна»

Показники	Витрати, тис.грн
<i>Разові витрати на створення відділу логістики</i>	
Ремонт приміщення	10,0
Оргтехніка:	54,7
– ноутбук Lenovo IdeaPad, 4 шт.	40,8
– багатофункціональний пристрій Canon i-SENSYS, 1 шт.	9,5
– факс Panasonic KX-ET 984, 1 шт.	3,4
– телефон Philips Linea, 1 шт.	1,0
Меблі:	23,5
– стіл Rondi Пілот-1, 4 шт.	4,4
– крісло Rondi Лідер PL, 4 шт.	8,6
– стілець Примтекс Плюс, 3 шт.	2,4
– шафа Корсар, 2 шт.	2,8
– тумба для БФП (Венге Корсика), 1 шт.	1,7
– сейф офісний УХЛ-МАШ, 1 шт.	3,6
Канцелярські товари:	5,87
– вертикальний лоток для паперів 4Office, 4 шт.	0,4
– металевий кошик для паперів Axent, 4 шт.	0,66
– настільний набір Axent Duoton, 4 шт.	1,56
– бізнес-органайзер Optima, 4 шт.	1,5
– калькулятор електронний Citizen SDC, 4 шт.	0,52
– папір для нотаток Bugomax, 4 шт.	0,04
– офісний папір Ballet Universal, 10 п.	0,95
– набір файлів-кишень Axent, 4 п.	0,24
Всього	94,07
<i>Річні витрати на функціонування відділу логістики</i>	
Заробітна плата	338,0
Обслуговування оргтехніки	15,0
Канцелярські товари	5,0
Представницькі витрати	30,0
Всього	388,0

Примітка.* Розраховано автором

Отже, дані табл. 3.5 показують, що разові витрати на створення відділу логістики ТОВ «СВК Україна» у складі чотирьох працівників становлять 94,07 тис.грн, а річні витрати на його функціонування – 388,0 тис.грн.

Висновки до розділу 3

Одним із шляхів збільшення прибутковості ТОВ «СВК Україна» є зменшення його валових витрат. Значні можливості у цьому напрямі має оптимізація бізнес-процесів у системі внутрішньої логістики підприємства.

Ефективною стратегією управління постійними витратами в логістиці, і відповідно підвищення прибутковості бізнесу, є інсорсинг, який орієнтований на формування внутрішніх логістичних потужностей та їх раціональне використання.

Основними напрямками логістичного інсорсингу ТОВ «СВК Україна» є транспортні послуги, послуги зі зберігання та послуги з техніко-технологічного забезпечення аграрного виробництва.

Проведений розрахунок щодо ефективності вибору територіально віддаленого споживача зернових ТОВ «СВК Україна» показав, що підприємству буде економічно вигідно реалізовувати кукурудзу та пшеницю у порт Южний, не використовуючи послуг посередника. При цьому, за розрахунками, це більш доцільно робити для кукурудзи, адже частка додаткових витрат є досить малою – 2,97%, а різниця в ціні становить 7,4%, отже 4,43% на кожній тонні вантажу зможе заробити виробник.

Для практичного вирішення завдання про місце розташування логістичного центру ТОВ «СВК Україна» Кіровоградської області, нами було спроектовано схему його розташування, що дозволить скоротити витрати на логістику, і відповідно збільшити розміри прибутків як досліджуваного товариства, так і його постачальників і споживачів.

Для удосконалення механізму управління транспортними потоками, а також систематизації процесів логістики та забезпечення ефективного

логістичного менеджменту ТОВ «СВК Україна» було запропоновано створення спеціалізованого, централізованого відділу логістики.

Одним із основних завдань відділу логістики є управління матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками протягом усього логістичного ланцюга «закупівля – виробництво – збут» з метою своєчасного задоволення споживача високоякісною продукцією за оптимальною ціною.

Проведений аналіз фінансових витрат, які будуть понесені на створення відділу логістики ТОВ «СВК Україна» показав, що разові витрати становлять 94,07 тис.грн, а річні витрати на функціонування – 388,0 тис.грн.

ВИСНОВКИ

1. У сучасних умовах високого рівня конкуренції між учасниками агропродовольчого ринку ефективна логістична організація ведення аграрного бізнесу набуває надзвичайно високої актуальності. Без раціонально організованої логістичної системи жодне підприємство не зможе тривалий час утримувати досягнуті позиції в конкурентній боротьбі, а тим більше досягати лідерства.

2. Визначивши поєднання наукового та практичного управління потоковими процесами в аграрній економіці і, зокрема, управління рухом і зберіганням сировини, матеріалів, напівфабрикатів та готової продукції в господарському обігу від первинного джерела сировини до кінцевого споживача сільськогосподарської продукції.

Логістика в сільському господарстві стає все більш важливою, оскільки вона надає безперебійне постачання продовольства та іншої сільськогосподарської продукції від виробника до кінця споживач. Важливо враховувати принципи, які застосовуються до інших логістичних підсистем, доставки без пошкоджень, в узгодженому місці за мінімально можливих витрат.

3. Узагальнивши міжнародний досвід, глобалізація ринків сировинних матеріалів та ринків збуту готової продукції визначають характер та обсяги вантажопотоків, які реалізуються при синхронізованій роботі різних видів

транспорту, а також просторову концентрацію транспортно-складських комплексів, зорієнтованих на мінімізацію витрат, пов'язаних із транспортуванням та зберіганням матеріальних ресурсів.

4. Здійснивши аналіз передумов удосконалення управління логістичними процесами, було визначено, що необхідність підвищення рівня ефективності підприємств АПК зумовлює потребу формування транспортно-логістичних систем, в межах яких набуває довершеності транспортне забезпечення виробничо-комерційної діяльності підприємств. Логістична транспортна система сприяє органічному поєднанню транспорту з виробництвом, яке він обслуговує. За своєю сутністю вона включає сукупність суб'єктів транспортної логістики, що функціонують з метою оптимізації вантажопотоків у логістичних ланцюгах «постачання – виробництво – збут за критерієм мінімуму логістичних витрат».

Логістика є важливою складовою системи аграрного підприємництва. Причому в умовах інтенсивної динаміки експорту сільськогосподарської продукції для вертикально-інтегрованих приватно-корпоративних підприємств агробізнесу особливого значення набуває ефективне забезпечення саме зовнішнього переміщення товарів та сировини аграрного походження.

Сьогодні логістика у світовому агробізнесі диверсифікована і переважно здійснюється трьома видами транспорту: автомобільним, залізничним і водним (річковим та морським). В окремих країнах також застосовується трубопровідний транспорт (наприклад, під час доставки олії тощо.).

Так, у 2020 р. в цілому по країні під час доставки продукції зернових і олійних культур залізницею було перевезено 32 млн тонн (65%), автомобільним – 14,8 млн тонн (30%), а річковим – 2,5 млн тонн зернових (5%).

5. Проаналізувавши організаційно-економічну структуру ТОВ «СВК Україна» Добровеличківського району Кіровоградської області, визначили, що основним видом діяльності є вирощування зернових культур (крім рису), бобових культур і насіння олійних культур на орендованих землях. Останнім часом підприємство активно займається вирощуванням свиней. Аналіз

показників економічної ефективності виробничої діяльності ТОВ «СВК Україна» показав, що вони значно зросли. Отже, економічний стан підприємства в цілому гарний, хоч за останні роки дещо зменшилися деякі показники забезпеченості ресурсів та ефективності їх використання. Але з кожним роком підприємство отримує все більший прибуток, тому за відсутності форс-мажорних обставин ТОВ «СВК Україна» буде розвиватись і процвітати.

6. Оцінили системи управління логістичними процесами в ТОВ «СВК Україна», а саме від швидкість, потужність і надійності проходження матеріально-інформаційних потоків по логістичному ланцюгу від яких залежать ступінь задоволеності споживачів, прибуток і оборотність оборотних коштів.

Метою логістичної системи ТОВ «СВК Україна» є транспортування необхідної кількості певної продукції потрібної якості у визначений час і місце її споживання з мінімальними витратами.

Нажаль, у ТОВ «СВК Україна» відсутній відділ логістики, проте за відділом рослинництва закріплені машинно-тракторний парк.

В цілому, технічний стан машинно-тракторного парку підприємства – задовільний. Збереження комбайнів і складної сільськогосподарської техніки проводиться в ангарах на машинному дворі.

Трактори зберігаються частково в ангарах, частково на машинному дворі під відкритим небом. Однак у господарстві є ряд труднощів, пов'язаних зі збереженням і підтримкою в працездатному стані наявного парку машин.

Одним із шляхів збільшення прибутковості ТОВ «СВК Україна» є зменшення його валових витрат. Значні можливості у цьому напрямку має оптимізація бізнес-процесів в системі внутрішньої логістики підприємства.

Ефективною стратегією управління постійними витратами в логістиці, і відповідно підвищення прибутковості бізнесу, є інсорсинг, який орієнтований на формування внутрішніх логістичних потужностей та їх раціональне використання.

7. Логістичний інсорсинг ТОВ «СВК Україна» – це забезпечення виконання окремих потокових процесів підприємства через використання його власних логістичних потужностей з додатковим їх завантаженням на стороні.

Основними напрямками логістичного інсорсингу ТОВ «СВК Україна» є транспортні послуги, послуги зі зберігання та послуги з техніко-технологічного забезпечення аграрного виробництва.

8. Проведений розрахунок щодо ефективності вибору територіально віддаленого споживача зернових ТОВ «СВК Україна» показав, що підприємству буде економічно вигідно реалізовувати кукурудзу та пшеницю у порт Южний, не використовуючи послуг посередника. При цьому, за розрахунками, це більш доцільно робити для кукурудзи, адже частка додаткових витрат є досить малою – 2,97%, а різниця в ціні становить 7,4%, отже 4,43% на кожній тонні вантажу зможе заробити виробник.

Для практичного вирішення завдання про місце розташування логістичного центру ТОВ «СВК Україна» Кіровоградської області, нами було спроектовано схему його розташування, що дозволить скоротити витрати на логістику, і відповідно збільшити розміри прибутків як досліджуваного товариства, так і його постачальників і споживачів.

9. Дослідивши перспективні напрями систематизації управління логістичними процесами ТОВ «СВК Україна», було запропоновано створення спеціалізованого, централізованого відділу логістики.

Одним із основних завдань відділу логістики є управління матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками протягом усього логістичного ланцюга «закупівля – виробництво – збут» з метою своєчасного задоволення споживача високоякісною продукцією за оптимальною ціною.

Проведений аналіз фінансових витрат, які будуть понесені на створення відділу логістики ТОВ «СВК Україна» показав, що разові витрати становлять 94,07 тис. грн, а річні витрати на функціонування – 388,0 тис. грн.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Петрик А.В. Формування оптимальної інфраструктури транспортних систем в агропромисловому виробництві *Вісник Національного транспортного університету*. 2017. № 28. С. 371-379.
2. Божидарнік Т.В., Божидарнік Н.В. Основні шляхи застосування логістики в агропромисловому комплексі України. URL: http://www.nbuuv.gov.ua/Portal/soc_gum/ekfor/2015_1/5.pdf
3. Битов В.П. Аграрна логістика як чинник сталого розвитку сільськогосподарської діяльності *Науковий журнал «Логістика: теорія та практика» Луцького національного технічного університету*. 2015. № 1. С. 11-16.
4. Валентинов В.Л. Регулювання міжгалузевих відносин в системі аграрної політики. Київ. ІАЕ, 2003. – 332 с.
5. Забуранна Л.В., Глущенко О.М. Сучасна парадигма управління логістичною системою підприємства: монографія. Київ, 2017. – 212 с.
6. Вольнова О.М. Логістичний підхід до формування аграрного виробництва. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2014. № 2, т. 1. С. 161-164.
7. Корнієцький О.В. Проблеми формування оптимальних регіональних логістичних систем підприємств АПК. 2014. № 177. С. 15-19.
8. Косарева Т.В. Агрологістика та агроланцюги постачання в АПК *Агроінком*. 2005. № 8. С. 52-57.
9. Величко А.П. Многоаспектность проявления и методологии современной предпринимательской логистики. *Логистика и управление цепями поставок* 2017. № 5(58). С. 51-59.
10. Крикавський Є.В. Логістика підприємства: [навчальний посібник]. Львів: ДУ «Львівська політехніка», 2006. – 160 с.
11. Фролова Л.В. Логістичне управління підприємством: теоретико-методологічні аспекти: монографія. Донецьк: ДонДУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2004. – 161 с.

12. Трушкіна Н. Є. Удосконалення організаційно-економічного механізму управління логістичною діяльністю підприємства. Актуальні проблеми економіки. 2019. № 4. С. 156–172.

13. Бондарев С.І. Управління якістю автомобільних перевезень. [навчальний посібник]: Київ: НУБіП. 2019. - 317 с.

14. Величко О.П. Агрологістична система як категорія та об'єкт управління. Агросвіт. 2015. № 21. С. 2-5.

15. Кривов'язюк І.В., Смерічевський С.Ф., Кулик Ю.М. Ризик-менеджмент логістичної системи машинобудівних підприємств : монографія. Київ : Кондор, 2018. 200 с.

16. Макаренко Н.О. Засади формування агрологістичної системи підприємств. Інфраструктура ринку: електронний фаховий науково-практичний журнал. Одеса, 2020. № 2. С. 169-174.

17. Гаджинский А.М. Логистика: учебник. Москва: ИТК «Дашков и К», 2005. - 432 с.

18. Косарева Т.В. Аграрна логістика: сутність і багатоаспектність. Економіка АПК. 2008. № 10. С. 37-43.

19. Закон України "Про господарські товариства". Відомості Верховної Ради України. від 06.02.2018. № 2275-VIII. URL: <http://www.rada.gov.ua>

20. Мінакова С.М. Обґрунтування концептуальних засад розвитку логістичних транспортних систем в умовах глобалізації. *Вісник Миколаївського національного університету ім. В.О. Сухомлинського*. 2018. № 2. - С. 844-847.

21. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ: НІПМБ: 2015. 494 с.

22. Іртищева І.О., Мінакова С.М., Христенко О.А. Структура транспортно-логістичної системи України. *Вісник Миколаївського національного університету ім. В.О. Сухомлинського*. 2019. № 4. С. 146-149.

23. Соколова О.Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України. Проблеми підвищення

ефективності інфраструктури: збірник наукових праць. Вип. 27. Київ: НАУ, 2014. – 258 с.

24. Брагінький В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>.

25. Михайличенко К.М. Відновлення транзитного потенціалу як чинник підвищення конкурентоспроможності України. *Стратегічні пріоритети*. 2019. № 4. С. 59-65.

26. Бойко О.В. Ринок транспортних послуг: основи методології розвитку: монографія. Київ: Кондор, 2018. – 494 с.

27. Співробітництво Україна – ЄС в сфері транспорту. Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії. URL: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>.

28. Дороховський О.М. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. *Економіка и управління*. 2016. № 5. С. 60-65.

29. Попова Н.В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 53. С. 54-59.

30. Перебийніс В.І. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2005. – 207 с.

31. Мірзоева Т.В. Організаційно-економічні особливості автотранспортного обслуговування аграрного сектору економіки. *Економіка АПК*. 2005. № 10. С. 33-37.

32. Перебийніс О.В. Методичні рекомендації з формування транспортно-логістичних систем в аграрних підприємствах. Полтава: ПДАА, 2004. 56 с.

33. Транспортная система США URL: <http://amerikos.com/usa/transportation-s/>

34. Записка секретариата Европейской экономической комиссия об изменениях на транспорте в Европейском союзе. ООН; ЭСС; ЕЭК; семьдесят шестая сессия, пункт 17. 2018. С. 2-4. URL:

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/itc/ECE-TRANS-2018-29r.pdf>.

35. Грузоперевозки в Европе: эффективность и равные условия для всех URL:

http://transler.ru/content/arxiv_perevozhnic/perevozhnic_08/perevozhnic_09/Opyt_kolleg_quotGruzoperevozki_v_Evrope_effektivnost_i_ravnye_usloviya_dlya_vsehquot.

36. Резнік Н.П. Логістика: навчальний посібник. Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ, 2021. 146 с.

37. Смирнов И.Г. Процессы транспортно-логистической кластеризации в европейском союзе и Украина: региональный аспект. *Псковский регионологический журнал*. 2017. Вып. 15. С. 66-75.

38. Логістика в Україні: парадокси ринка и пути раскрытия потенциала URL: <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala>.

39. Титов А.В. Особенности построения транспортно-логистических кластеров в Европе. *Вестник Астраханского государственного технического университета*. Серия: Морская техника и технология. 2019. № 4. С. 104-109.

40. Пасічник А.М., Кутирев В.В. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні / А.М.Пасічник, // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник. – ДВНЗ «ДонНТУ» АД Горлівка, 2015. № 2(13). С. 121-128.

41. Шумаев В.А. Зарубежный опыт управления: создание логистической инфраструктуры на основе организации свободных экономических зон. *Инноватика и экспертиза*. 2016. Выпуск 1(8). С. 49-57

42. Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2018-2024 роки URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/> Розпорядження Кабінет Міністрів України. № 641-р від 28.08.2017.

43. Ніколаєв Ю.О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2016. Вип. 1(44). С. 345-350.

44. Драгнева Н. І., Пирогова Д. Ю. Особливості управління логістичними процесами у сільськогосподарських підприємствах. Подолання бар'єрів та викликів формування та реалізації лідерського потенціалу молоді у громадах. Матеріали доповідей круглого столу. К.: Видавництво «Наукова столиця», 2020. С. 39-41

45. Величко О.П. Спеціалізована транспортна агрологістика в системі українського експорту. Забезпечення сталого розвитку аграрного сектору економіки: проблеми, пріоритети, перспективи: матеріали IV Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Дніпропетровськ: ДДАУ, 2017. Том 2. С. 110-112.

46. Zaburanna L., Balanovska T., Gogulya O. The mechanism of enterprise logistics system. *Economics and Organization of Logistics (Ekonomika i Organizacja Logistyki - Scientific Journal of Warsaw University of Life Sciences-SGGW)*. 2016. Vol. 1 (3). P. 97-109. URL: <http://eiol.wne.sggw.pl/wp-content/uploads/EiOL003.pdf>

47. Смерічевська С.В., Жаболенко М.В., Чернишова С.В. Маркетинг і логістика: концептуальні основи та стратегічні рішення: навчальний посібник у схемах і таблицях. Львів: «Магнолія 2006», 2017. – 552 с.

48. Косарева Т.В. Логістичні стратегії підприємств агропродовольчого комплексу. *Вісник Приазовського державного технічного університету: збірник наукових праць*. Маріуполь, 2018. Вип. 28. С. 234-241.

49. Мішина С.В. Багатокритеріальна класифікація логістичних витрат підприємства. *Коммунальное хозяйство городов*. 2008. Вип. 85. С. 114-119.

50. Дюрягин В.С. Маркетинговий підхід к ресурсному забезпеченню розвитку промислового підприємства: дис. канд. екон. наук / Дюрягин В.С. Волгоград, 2006. 165 с.

51. Інсорсинг, знання терміна URK: <http://www.znaniie.info/porta/et-terms/24.html>.

52. Першко Л.О. Аутсорсинг та інсорсинг в управлінні інтегрованим формуванням. Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. 2015. № 1. С.449-454.

53. Reznik N. P., G. Abuselidze, O. Mohylevyska, N. Merezlko, A. Slobodanyk Risks of traders on the world stock market on the example of Ukraine. Fifteenth Scientific and Practical International Conference «International Transport Infrastructure, Industrial Centers and Corporate Logistics» SHS Web of Conferences, 2019. Volume 67 URL: https://www.shsconferences.org/articles/shsconf/pdf/2019/08/shsconf_NTIUkrSURT2019_01011.pdf

54. Крикавський Є.В., Чернописька Н.В. Актуальні проблеми української агрологістики. *Логистика: проблемы и решения*. 2015. № 4. С. 14-18.

55. Величко О.П. Логістичний інсорсинг в діяльності агрохолдингових компаній. *Вісник Житомирського державного технологічного університету*. Серія «Економічні науки». 2016. №1(59), ч. 2. С. 79-83.

56. Положення. Система управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях - міністерство - підприємство) Наказ Міністерства транспорту України. URL: <http://ua-info.biz/legal/basexe/uaampftr/index.htm>. від 12.11.2003 р. №877.

57. Проненко Т.С. Проблеми логістики постачання аграрних підприємств. *Агросвіт*, 2016. № 22. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/22_2016/9.pdf

58. Макаренко Н.О., Савостьянова А.В. Особливості управління стратегічним розвитком логістичного потенціалу аграрних підприємств: Формування та перспективи розвитку підприємницьких структур в рамках інтеграції до європейського простору: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. 24 берез. 2020 р. Полтава: Полтавська державна аграрна академія, 2020. С.165-167.

59. Вінченко І.І., Городко М. В. Логістичний підхід в управлінні сільськогосподарськими підприємствами. Інвестиції: практика та досвід. 2016. № 24. С. 11—15.

60. Грицина Л.А., Кошівська М.В. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини* 2018. (Вип. 18. С.11- 18.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ДОДАТКІ

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ДОДАТОК А

НУБІП України

«ЗАТВЕРДЖЕНО»

Загальними зборами

ТОВ «СВК Україна»

Протокол № 4 від 26.05.2008 р.

НУБІП України

Голова зборів

НУБІП України

Ю.О. Жулай

СТАТУТ

НУБІП України

Товариства з обмеженою відповідальністю

НУБІП України

«СВК УКРАЇНА»

Код ЄДРПОУ 03756566

(нова редакція)

НУБІП України

НУБІП України

Товариство з обмеженою відповідальністю «СВК Україна» (надалі іменується «Товариство») утворено шляхом перетворення та зміни організаційно-правової форми (реорганізації) Сільськогосподарського виробничого кооперативу «Україна» код ЄДРНОУ 03756566, зареєстровано Добровеличківською райдержадміністрацією, Кіровоградської області, яке є його правонаступником та діє на підставі цього Статуту, Цивільного та Господарського кодексів України, Законів України «Про зовнішньоекономічну діяльність» та іншого чинного в Україні законодавства.

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Товариство засноване прямим та вільним волевиявленням його учасників, що основане згідно Цивільного та Господарського кодексів України, Законів України «Про господарські товариства», «Про власність», «Про зовнішньоекономічну діяльність» та іншого чинного законодавства України для здійснення підприємницької діяльності та отримання прибутку на основі повного господарського розрахунку, самофінансування та самоокупності.

1.2. Товариство є юридичною особою, має самостійний баланс, рахунки у банківських установах, круглу печатку, кутовий штамп з власним найменуванням, бланки, торговельну марку (знак для товарів та послуг), іншу атрибутику юридичної особи, може від свого імені укладати договори, набувати майнові та пов'язані з ними немайнові права, нести обов'язки, виступати позивачем та відповідачем в суді, господарському суді, третейському суді.

1.3. Товариство у своїй діяльності керується чинним законодавством України, цим Статутом, а також внутрішніми правилами, регламентами та іншими локальними актами Товариства.

1.4. Товариство може відкривати філії, представництва та інші відокремлені підрозділи, затверджувати відповідні положення про них.

1.5. Учасниками товариства є:

1.5.1. Фізична особа – **Жулай Юрій Олександрович**, паспорт, ЕА №313720, виданий Добровеличківським РВУМВС України в Кіровоградській області

13.08.1997, що мешкає за адресою: Кіровоградська обл., Добровеличківський р-н, с. Тишківка, ідентифікаційний номер 1896807410.

1.5.2. Фізична особа – **Петренко Микола Васильович**, паспорт СК №050788, виданий Переяслав-Хмельницьким МРВ ГУ МВС України в Київській області 21.11.1995, що мешкає за адресою: Київська обл., м. Переяслав-Хмельницький, вулиця Б. Хмельницького, 84 кв. 61, ідентифікаційний номер 2249214890.

1.5.3. Фізична особа – **Кошман Микола Володимирович**, паспорт ЕА №230963, виданий Добровеличківським РВУМВС України в Кіровоградській області 12.02.1997, що мешкає за адресою: Кіровоградська обл., смт. Добровеличківка, вул. Нова, буд. 1, ідентифікаційний номер 2225614690.

2. НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ТОВАРИСТВА

2.1. Повне найменування Товариства:

2.1.1. Українською мовою:

Товариство з обмеженою відповідальністю «СВК Україна»;

2.1.2. Російською мовою:

Общество с ограниченной ответственностью «СВК Украина»;

2.1.3. Англійською мовою:

«SVK Ukraine» limited liability company

2.2. Скорочене найменування Товариства:

2.2.1. Українською мовою: ТОВ «СВК Україна»;

2.2.2. Російською мовою: ООО «СВК Украина»;

2.2.3. Англійською мовою: «SVK Ukraine» LLC.

2.3. Місцезнаходження Товариства: **27013, Україна, Кіровоградська область, Добровеличківський район, село Тишківка, вулиця Чкалова, буд.**

3.

3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ТОВАРИСТВА ТА УЧАСНИКІВ

3.1. Товариство відповідає за своїми зобов'язаннями всім майном, на яке відповідно до закону може бути звернено стягнення на вимогу кредиторів.

3.2. Товариство не відповідає за зобов'язаннями держави, держава не відповідає за зобов'язаннями Товариства.

3.3. Товариство не несе відповідальності за зобов'язаннями Учасників.

3.4. Учасники не відповідають за зобов'язаннями Товариства, але несуть ризик збитків, пов'язаних із діяльністю Товариства, у межах вартості своїх вкладів. Учасники, які не повністю внесли вклади, несуть солідарну відповідальність за зобов'язаннями Товариства у межах вартості невнесеної частини вкладу кожного з учасників.

3.5. Товариство не відповідає за зобов'язаннями створених ним юридичних осіб, а вони не відповідають за зобов'язаннями Товариства, крім випадків, передбачених законодавчими актами України.

4. МЕТА ТА ПРЕДМЕТ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВАРИСТВА

4.1. Товариство створюється з метою отримання прибутку шляхом здійснення виробництва, торговельної та посередницької діяльності, виконання робіт та надання послуг, здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

4.2. Предметом діяльності Товариства є (перелік не виключний):

- 1) Вирощування зернових культур, овочеві продукції, кормових культур, тваринництво, птахівництво тощо.
- 2) Організація виробництва товарної сільськогосподарської продукції і сировини та їх реалізація.
- 3) Переробка сільськогосподарської продукції власного виробництва, придбані на ринках, біржах та в інших фізичних та юридичних осіб.
- 4) Проведення науково-дослідних робіт, впровадження новітніх технологій у галузі сільського господарства, а саме: селекція та впровадження, насінництво, виробництво, реалізація гібридів сільськогосподарських культур.

5) Надання послуг по виробництву насінневого матеріалу різноманітних сільськогосподарських культур.

6) Виробництво та реалізація засобів захисту рослин.

7) Оптова та роздрібна торгівля засобами захисту рослин, регуляторами росту.

8) Оптова та роздрібна торгівля різними видами добрив.

9) Оптова та роздрібна торгівля насінням всіх видів сільськогосподарських культур.

10) Оптова та роздрібна торгівля сільськогосподарськими продукцією та товарами.

11) Оптова та роздрібна торгівля сільськогосподарською технікою.

12) Створення машинно-тракторних станцій.

4.3. Товариство також здійснює наступні види діяльності:

1) вирощування саджанців фруктових дерев, вирощування квітів, лікарських рослин;

2) бджільництво;

3) розведення великої рогатої худоби, овець, кіз, коней, свиней, птиці, інших тварин і виробництво їх продукції, в тому числі біогумусу;

4) овочівництво, декоративне садівництво, вирощування продукції розсадників;

5) вирощування фруктів, ягід, горіхів, культур для виробництва напоїв і прянощів;

6) вирощування зернових, технічних та решти культур;

7) мисливство, лов та розведення дичини, надання послуг, пов'язаних з цим;

8) лісозаготівлі, одержання продукції лісового господарства, надання послуг, пов'язаних з лісовим господарством;

9) лов та розведення ставкової, озерно-річкової риби, надання послуг, пов'язаних з цим;

10) вирощування, переробка та реалізація лікарських рослин, виготовлення та реалізація лікарських препаратів;

11) виведення та селекція нових видів рослин, в тому числі лікарських;

12) виведення та селекція нових і цінних порід тварин сільськогосподарського призначення;

13) технічна та наукова розробка нових технологій сільськогосподарських робіт;

14) проведення робіт з впорядкування та рекультивації земель;

15) надання консультацій і організація навчання з агротехніки, зооветеринарних та економічних питань, в тому числі платних курсів;

16) посередницькі послуги при купівлі-продажу сільгосппродукції, в тому числі закупівля сільгосппродукції у населення за готівку і наступна її реалізація;

17) роздрібну та оптову торгівлю технологічними дінями по переробці сільськогосподарської продукції, технікою, запасними частинами до неї, засобами малої механізації та інвентарем, інструментами;

18) роздрібну та оптову торгівлю гербіцидами, пестицидами, мінеральними добривами, насінням, племінною, продуктивною худобою і птицею, комбікормами, ветеринарними препаратами, зоотехнічними засобами, іншими товарно-матеріальними цінностями сільськогосподарського призначення;

19) роздрібну та оптову торгівлю продуктами харчування та харчовими добавками, алкогольними напоями, тютюновими виробами;

20) роздрібну та оптову торгівлю паливно-мастильними матеріалами, автотехнікою, сільгосптехнікою та запчастинами до неї, іншими товарами виробничо-технічного призначення;

21) виконання внутрішніх та міжнародних транспортних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

22) створення та утримання станцій технічного обслуговування автотранспортних засобів, сільгосптехніки та іншого транспорту;

23) створення та утримання автозаправних та газозаправних станцій;

24) надання складських послуг;

25) маркетингові дослідження, консультації з питань комерційної діяльності;

26) посередницькі послуги при купівлі-продажу товарів народного споживання;

27) посередницькі послуги при купівлі-продажу продукції виробничо-технічного призначення;

28) будівництво, ремонт, реконструкція, художнє оформлення та експлуатація житла, виробничих і комунальних будівель та споруд, об'єктів соціально-культурного призначення, туристичних та спортивних комплексів, громадських та службових будівель, приміщень, офісів, в т.ч. за замовленням населення;

29) загально-будівельні та санітарно-технічні роботи, капітальний ремонт будівель і споруд;

30) зовнішній благоустрій, вирощування та продаж декоративних рослин;

31) виробництво, переробка і консервація продукції у сферах:

– хлібопекарної промисловості;

– кондитерської промисловості;

– м'ясної промисловості;

– рибної промисловості;

– плодово-ягідної та овочевої промисловості;

– макаронної промисловості;

маслової, сиробної і молочної промисловості;

32) виробництво готових кормів для тварин;

33) виробництво безалкогольних напоїв;

34) виробництво товарів народного споживання та господарського

вжитку;

35) виробництво предметів виробничо-технічного призначення;

36) виробництво меблів, тари;

37) виробництво будівельних і сталевих конструкцій;

38) виробництво будівельних деталей з деревини;

39) виробництво інших будівельних матеріалів;

40) виробництво швейних та трикотажних виробів;

41) виготовлення виробів з хутра та шкіри;

42) ремонт різного виробничого і невиробничого устаткування;

43) ремонт та технічне обслуговування легкових та вантажних автотранспортних засобів;

44) ремонт і гарантійне обслуговування побутової радіоелектронної апаратури, побутових машин, приладів та металовиробів за замовленням

населення;

45) прокат предметів культурно-побутового призначення й господарського вжитку;

46) проведення експортно-імпортних операцій;

47) надання послуг іноземним фізичним та юридичним особам;

48) організація виставок;

49) надання виробничих і невиробничих послуг населенню, підприємствам;

50) купівля цінних паперів;

51) організація операцій з нерухомістю, розташованою в сільській місцевості, підготовка до продажу або передачі в оренду нерухомості, купівля та продаж власної нерухомості, як виробничо-технічного, так і невиробничого призначення, купівля та продаж земельних ділянок;

52) здавання в оренду власної нерухомості виробничо-технічного, невиробничого, культурного призначення, земельних ділянок;

53) операції з нерухомістю за дорученням третіх осіб, посередницькі послуги з купівлі, продажу, здавання в оренду та оцінювання нерухомого майна, земельних ділянок;

54) оренда земельних ділянок, майна фізичних та юридичних осіб;

55) купівля цінних паперів;

56) видавнича діяльність;

57) створення власної мережі:
 пунктів обміну валют,
 магазинів, кафе, барів, ресторанів, пунктів швидкого харчування,
 закладів у сфері відпочинку і розваг,

– станцій технічного обслуговування автомобілів, автозаправних
 станцій;
 пунктів збору, переробки та утилізації відходів виробництва
 вторинних ресурсів, аптечних закладів;

– пунктів надання побутових послуг, ремонту побутової техніки;
 пунктів сервісного обслуговування касових апаратів, засобів
 мобільного зв'язку тощо.

58) благодійна діяльність,

59) інші діяльність, яка не заборонена законодавством України.

Товариство може здійснювати й іншу незаборонену чинним
 законодавством діяльність по виробництву товарів, наданню послуг, вчиненню
 дій з цінними паперами, валютою та іншими цінностями.

4.4. Товариство здійснює інші види діяльності у відповідності до діючого
 законодавства.

4.5. У випадках, передбачених чинним законодавством, Товариство
 одержує ліцензії на здійснення окремих видів діяльності. Види діяльності, які
 потребують ліцензування, здійснюються Товариством за умови одержання
 відповідних ліцензій (дозволів).

5. ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ ТОВАРИСТВА ТА ЙОГО УЧАСНИКІВ

5.1. Учасники Товариства мають право:

5.1.1. Брати участь в управлінні справами Товариства.

5.1.2. Отримувати частку прибутку від діяльності Товариства. Таке право
 мають особи, які є Учасниками Товариства на початок виплати відповідних
 платежів.

5.1.3. Брати участь в діяльності Товариства на підставі трудового договору (контракту) або за договором цивільно-правового характеру.

5.1.4. Висувати на розгляд органів управління Товариства пропозиції з питань діяльності Товариства.

5.1.5. Придбавати у пріоритетному порядку продукцію, роботи та послуги, що виробляються Товариством.

5.1.6. Одержувати дані та відомості щодо діяльності Товариства, стану його майна, розмірів прибутків та збитків. На вимогу Учасника Товариство зобов'язане надавати йому для ознайомлення річні баланси, звіти Товариства про його діяльність, протоколи зборів.

5.1.7. Обирати та бути обраними до органів управління Товариства.

5.1.8. Здійснювати відчуження часток у статутному капіталі Товариства.

5.1.9. Вийти з Товариства у встановленому порядку.

5.1.10. Набувати інших прав, передбачених чинним в Україні законодавством.

5.2. Учасники Товариства зобов'язані:

5.2.1. Додержуватися установчого документа Товариства (цього Статуту), виконувати рішення Загальних Зборів Учасників і інших органів управління Товариства.

5.2.2. Виконувати свої зобов'язання перед Товариством.

5.2.3. Не розголошувати комерційну таємницю та конфіденційну інформацію про діяльність Товариства.

5.2.4. Сприяти Товариству в його діяльності.

5.2.5. Своєчасно вносити вклади у розмірі, порядку та у спосіб, що передбачені цим Статутом.

5.2.6. Утримуватися від будь-якої діяльності, яка може заподіяти шкоду Товариству.

5.2.7. Нести інші обов'язки, що передбачені чинним законодавством України.

5.3. Для виконання завдань та досягнення цілей, передбачених Статутом, Товариство має право:

5.3.1. Від свого імені вчиняти правочини (договори, контракти), в тому числі договори купівлі-продажу, міни (бартеру), підяду, оренди, схову, доручення, застави тощо, набувати майнові та особисті немайнові права, виступати позивачем та відповідачем в суді, господарському й третейському суді, арбітражі, здійснювати інші дії, що не суперечать чинному в Україні законодавству.

5.3.2. Випускати, реалізувати, купувати цінні папери.

5.3.3. Страхувати власне майно.

5.3.4. Передавати юридичним та фізичним особами, в тому числі безкоштовно, продавати, обмінювати, здавати в оренду, надавати у тимчасове користування споруди, обладнання, транспортні засоби та інші матеріальні цінності.

5.3.5. Створювати на території України та за її межами філії і представництва, засновувати в установленому порядку свої підприємства та брати участь в заснуванні та діяльності господарських товариств і об'єднань, в тому числі спільно з іноземними особами.

5.3.6. Самостійно встановлювати ціни на товари, роботи та послуги, що реалізуються, виконуються та надаються Товариством;

5.3.7. Направляти, в тому числі і за кордон, у відрядження для стажування і на перепідготовку фахівців для навчання і ознайомлення з досвідом організації діяльності фірм, бірж, банків тощо, брати участь у переговорах, встановлювати ділові контакти.

5.3.8. Залучати для виконання робіт (надання послуг) фахівців, в тому числі і іноземних, на підставі договору підяду, доручення, трудових договорів та інших договорів з оплатою праці за домовленістю сторін.

5.3.9. На підставі довіреностей здійснювати представництво інтересів юридичних та фізичних осіб як українських, так і іноземних.

5.3.10. Відраховувати кошти на будівництво житла, об'єктів соціально-культурного і побутового призначення для Учасників і працівників Товариства.

5.3.11. Користуватися на договірній основі банківським кредитом та надавати банку право використовувати свої вільні грошові кошти.

5.3.12. Приймати на роботу працівників на умовах трудових договорів (контрактів), самостійно встановлювати для своїх працівників додаткові відпустки та інші пільги, не заборонені чинним в Україні законодавством.

5.3.13. За встановленим порядком вступати до зовнішньоекономічних відносин, самостійно проводити експортно-імпорتنі операції.

5.3.14. Отримувати позику від Учасників та інших фізичних та юридичних осіб у встановленому законодавством України порядку.

5.3.15. Надавати безпроцентні позики працівникам та Учасникам в порядку, передбаченому законодавством.

5.3.16. Товариство може також здійснювати і інші права, що не заборонені чинним законодавством України.

5.4. Товариство зобов'язане:

5.4.1. Охороняти навколишнє середовище від забруднення та інших шкідливих впливів.

5.4.2. Забезпечувати безпеку виробництва, санітарно-гігієнічні норми і вимоги щодо захисту здоров'я працівників, населення і споживачів продукції.

5.4.3. Виконувати інші обов'язки, що передбачені чинним законодавством України.

6. СТАТУТНИЙ КАПІТАЛ

6.1. Для забезпечення діяльності Товариства створено Статутний капітал.

6.2. Статутний капітал Товариства може утворюватися з грошових коштів, матеріальних цінностей (будинки, споруди, обладнання тощо), прав користування землею, водою та іншими природними ресурсами, а також будь-якими майновими та немайновими правами (в тому числі на інтелектуальну власність).

6.3. Статутний капітал Товариства дорівнює 70000,00 (сімдесят тисяч) гривень.

6.4. Розподіл Статутного капіталу між Учасниками відбувається наступним чином:

Петренко Микола Васильович – 49000,00 (сорок дев'ять тисяч)

гривень;

Жулай Юрій Олексійович – 14000,00 (чотирнадцять тисяч) гривень;

Кошман Микола Володимирович – 7000,00 (сім тисяч) гривень.

6.5. Учасник Товариства має право продати або іншим чином відступити

свою частку (її частину) одному чи кільком Учасникам цього ж Товариства або третім особам. Учасники Товариства користуються переважним правом придбання частки (її частини) Учасника, який її відступив, пропорційно до розмірів їх часток у Статутному капіталі Товариства або в іншому погодженому між ними розмірі.

6.6. При передачі частки (її частини) третій особі відбувається одночасний перехід до неї всіх прав та обов'язків, що належали Учаснику, який відступив її повністю або частково.

6.7. Збільшення статутного капіталу Товариства можливе за рішенням

Загальних зборів Учасників та за рахунок:

прийняття на підприємство нових Учасників;

залучення нерозподілених прибутків або резервів (в цьому випадку нові частки розподіляються між Учасниками пропорційно їх часток у

Статутному капіталі);

нових внесків, що здійснюються учасниками пропорційно їх часток у Статутному капіталі.

7. ФОНДИ ТОВАРИСТВА

7.1. У Товаристві створюється Резервний фонд у розмірі 25% Статутного капіталу. Розмір щорічних відрахувань до Резервного фонду не може бути менш як 5% суми чистого прибутку.

7.2. Резервний фонд призначається на покриття непередбачених збитків. Витрата Резервного (страхового) фонду здійснюється за розпорядженням Загальних Зборів Учасників.

7.3. Товариство, крім Резервного фонду, може створювати й інші фонди.

Порядок створення, використання, поповнення та ліквідація фондів, регулюється спеціальними положеннями про них, що затверджуються Загальними зборами Учасників.

8. РОЗПОДІЛ ПРИБУТКІВ ТА ЗБИТКІВ

8.1. Чистий прибуток, одержаний після сплати відсотків по кредитах банків, сплати податків та інших платежів до бюджету, залишається у повному розпорядженні Товариства, яке визначає напрями його використання.

8.2. Виплата частки прибутку проводиться один раз на рік за підсумками календарного року.

8.3. Відповідні виплати сплачуються на протязі першого кварталу року, який йде після звітного року.

8.4. Виплати здійснюються у безготівковій формі на рахунок, вказаний Учасниками.

8.5. Умови виплати часток прибутку можуть змінюватися у відповідності з рішенням Загальних зборів Учасників.

8.6. Збитки, що виникли в процесі здійснення діяльності Товариством, покриваються в першу чергу за рахунок Резервного фонду.

8.7. В разі недостатності коштів Резервного фонду, Загальні Збори Учасників можуть прийняти рішення про направлення на покриття збитків коштів з інших фондів.

9. ОРГАНИ УПРАВЛІННЯ ТОВАРИСТВОМ

ТА ЇХ ПОСАДОВІ ОСОБИ

9.1. Вищим органом Товариства є Загальні збори Учасників (надалі іменуються «Збори Учасників»), які обирають Голову зборів учасників

Товариства. Головою зборів учасників Товариства може бути тільки Учасник Товариства.

9.2. Проведення зборів.

9.2.1. Учасники повідомляються про проведення Зборів Учасників персонально із зазначенням часу і місця проведення зборів та порядку денного.

Повідомлення повинно бути зроблено не менш як за тридцять днів до скликання Зборів Учасників.

9.2.2. Будь-хто із Учасників Товариства вправі вимагати розгляду питання на Зборах Учасників за умови, що воно було ним поставлено не пізніш як за 25

днів до початку зборів. Не пізніш як за 7 днів до скликання зборів Учасникам Товариства повинна бути надана можливість ознайомитися з документами, внесеними до порядку денного.

9.2.3. Учасники зборів, які беруть участь в зборах, реєструються з зазначенням кількості голосів, яку має кожний Учасник. Цей перелік підписується головою та секретарем зборів.

9.2.4. Будь-хто з Учасників Товариства вправі вимагати розгляду питання на Зборах Учасників за умови, що воно було ним поставлено не пізніш як за 25 днів до початку зборів.

9.3. Компетенція Зборів Учасників Товариства:

9.3.1. Визначення основних напрямів діяльності Товариства і затвердження його планів та звітів про їх виконання.

9.3.2. Внесення змін до Статуту Товариства, зміна розміру його статутного капіталу.

9.3.3. Встановлення розміру, форми і порядку внесення Учасниками додаткових вкладів.

9.3.4. Вирішення питання про придбання Товариством частки Учасника.

9.3.5. Обрання та відкликання членів Ревізійної комісії.

9.3.6. Призначення та звільнення Генерального директора Товариства.

9.3.7. Затвердження річних звітів та бухгалтерських балансів Товариства, затвердження звітів і висновків Ревізійної комісії, розподіл прибутку та збитків Товариства, визначення строку та порядку виплати частки прибутку.

9.3.8. Створення, реорганізація та ліквідація філій та представництв Товариства, затвердження положень про них.

9.3.9. Винесення рішень про притягнення до майнової відповідальності посадових осіб Товариства.

9.3.10. Визначення умов оплати праці посадових осіб Товариства, його філій та представництв.

9.3.11. Виключення Учасника з Товариства.

9.3.12. Вирішення питання про придбання Товариством частки Учасника.

9.3.13. Затвердження правил, положень та інших внутрішніх документів Товариства, визначення організаційної структури Товариства, затвердження Положень про фонди, які створюються в Товаристві.

9.3.14. Прийняття рішення про припинення діяльності Товариства, призначення ліквідаційної комісії, затвердження ліквідаційного балансу.

9.4. Прийняття рішення Зборами Учасників

9.4.1. Збори Учасників вважаються повноважними, якщо на них присутні Учасники (представники Учасників), що володіють у сукупності більш як 60% голосів.

Брати участь у Зборах Учасників з правом дорадчого голосу можуть члени виконавчих органів, які не є Учасниками Товариства.

9.4.2. З питань визначення основних напрямків діяльності Товариства, затвердження його планів та звітів про їх виконання, внесення змін до Статуту, а також при вирішенні питання про виключення Учасника з Товариства рішення вважається прийнятим, якщо за нього проголосують учасники, що володіють у сукупності більш як 60 відсотками загальної кількості голосів Учасників Товариства. З решти питань рішення приймається простою більшістю голосів.

9.4.3. З питань, не включених до порядку денного, рішення можуть прийматися тільки за згодою всіх Учасників, присутніх на зборах.

9.4.4. Кожен з Учасників Товариства на Зборах Учасників має кількість голосів, пропорційну розміру його частки у Статутному капіталі. Голосування на Зборах Учасників проводиться за принципом – на один відсоток Статутного капіталу припадає один голос.

9.4.5. Учасник може передати свої повноваження представнику.

9.4.6. Представники Учасників можуть бути постійними або призначеними на певний строк. Учасник вправі в будь-який час замінити свого представника у Зборах Учасників, сповістивши про це інших Учасників.

Учасник Товариства вправі передати свої повноваження на зборах іншому Учаснику або представникові іншого Учасника Товариства шляхом видачі відповідної довіреності або усного повідомлення під час зборів про це.

9.5. Скликання Зборів Учасників.

9.5.1. Збори Учасників Товариства скликаються Головою Товариства один раз на рік.

9.5.2. У випадку неплатоспроможності Товариства, а також виникнення загрози значного скорочення Статутного капіталу Головою Товариства скликаються позачергові Збори Учасників.

9.5.3. Учасники Товариства, що володіють у сукупності більш як 20 відсотками голосів, мають право вимагати скликання позачергових Зборів Учасників у будь-який час і з будь-якого приводу, що стосується діяльності Товариства. Якщо протягом 25 днів Голова Загальних Зборів Товариства не виконав зазначеної вимоги, вони вправі самі скликати Збори Учасників.

9.6. Виконавчим органом Товариства, що здійснює управління його поточною діяльністю, є Генеральний директор.

9.6.1. Генеральний директор вирішує усі питання діяльності Товариства, крім тих, які віднесено до компетенції Зборів Учасників. Збори Учасників можуть прийняти рішення про передачу частини прав, що належать їм, до компетенції Генерального директора.

9.6.2. Генеральний директор підзвітний Зборам Учасників і організує виконання їх рішень.

9.6.3. Генеральний директор не може бути одночасно Головою Зборів Учасників.

9.6.4. Генеральний директор має право:

- без довіреності здійснювати дії від імені Товариства;
- затверджувати Правила внутрішнього трудового розпорядку;
- представляти Товариство перед іншими підприємствами, об'єднаннями, установами та іншими будь-якими третіми особами;
- у відповідності з чинним законодавством, з цим Статутом та в межах своїх повноважень розпоряджатися майном Товариства;
- згідно з чинним законодавством, укладати трудові угоди та контракти, приймати на роботу та звільняти працівників Товариства, застосовувати до них дисциплінарні стягнення та заходи виховання, укладати цивільно-правові договори між Товариством та фізичними особами;
- вчиняти юридичні дії від імені Товариства, давати доручення, відкривати та використовувати рахунки Товариства в установах банків, в межах своєї компетенції видавати накази, затверджувати положення та інструкції;
- вирішувати інші питання в межах прав, що надані йому Зборами Учасників.

9.6.5. Генеральний директор зобов'язаний після закінчення календарного року представити Зборам Учасників річний баланс Товариства, розрахунок прибутків та збитків та річний звіт про діяльність Товариства.

9.7. Для контролю за фінансовою та господарською діяльністю Товариства Зборами Учасників може бути обрана Ревізійна комісія. До складу Ревізійної комісії, в разі її обрання, входять Голова та члени Ревізійної комісії, які обираються Зборами Учасників Товариства в кількості не менше трьох осіб (разом з Головою) строком на 2 роки. Генеральний директор не може бути Головою або членом Ревізійної комісії.

9.7.1. Перевірка діяльності Генерального директора може бути проведена Ревізійною комісією за дорученням Зборів Учасників, з власної ініціативи або на

вимогу Учасників Товариства. Ревізійна комісія вправі вимагати від посадових осіб Товариства подання усіх необхідних матеріалів, бухгалтерських чи інших документів, особистих пояснень з приводу діяльності Товариства.

9.7.2. На вимогу будь-кого з Учасників Товариства може бути проведено аудиторську перевірку річної фінансової звітності Товариства із залученням професійного аудитора, не пов'язаного майновими інтересами з Товариством чи з його учасниками. Витрати, пов'язані з проведенням такої перевірки, покладаються на учасника, на вимогу якого проводиться аудиторська перевірка, якщо за результатами перевірки не підтвердиться доцільність та корисність такої перевірки.

9.7.3. Ревізійна комісія доповідає про результати проведення певних перевірок Зборам Учасників.

9.7.4. Ревізійна комісія складає висновок по річних звітах та балансах. Без висновку Ревізійної комісії Збори Учасників Товариства не мають права затверджувати річний баланс Товариства.

9.7.5. Ревізійна комісія, в разі виявлення зловживання посадовими особами Товариства або якщо виникла загроза суттєвим інтересам Товариства, може самостійно скликати позачергові Збори Учасників Товариства.

10. ОБЛІК ТА КОНТРОЛЬ

10.1. Товариство здійснює оперативний та бухгалтерський облік результатів своєї діяльності, веде статистичну звітність у встановленому порядку, несе відповідальність за їх достовірність, та подає державним органам згідно з установленими формами та строками.

10.2. У разі необхідності, для перевірок фінансової та господарської діяльності Товариства можуть залучатися спеціалізовані служби, в тому числі й аудиторські.

11. ВИХІД УЧАСНИКА З ТОВАРИСТВА

11.1. Учасник Товариства має право вийти з Товариства, повідомивши Товариство про свій вихід не пізніше, ніж за три місяці до виходу.

11.2. При виході Учасника з Товариства йому сплачується вартість частини майна Товариства, пропорційну його частці в Статутному капіталі. Виплата провадиться після затвердження звіту за рік, в якому він вийшов з Товариства, і в строк до 12 місяців з дня виходу. На прохання Учасника, що виходить, та за рішенням Зборів Учасників внесок Учасника може бути повернений повністю або частково як в натуральній, так і в грошовій формі, незалежно від того, в якій формі внесок було внесено до Статутного капіталу при вступі Учасника до Товариства. При цьому оцінка майна здійснюється за рішенням Зборів Учасників. Учаснику, який вибув, виплачується належна йому частка прибутку, одержаного Товариством в даному році до моменту його виходу.

11.3. При реорганізації юридичної особи – Учасника Товариства, або у зв'язку із смертю фізичної особи – Учасника Товариства, правонаступники (спадкоємці) мають переважне право вступу до Товариства. При відмові правонаступника (спадкоємця) від вступу до Товариства йому видається у грошовій або натуральній формі частка у майні, яка належала реорганізованій особі (спадкодавцю), вартість якої визначається на день реорганізації (смерті) Учасника. У цих випадках розмір Статутного капіталу підлягає зменшенню.

12. ГОСПОДАРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ ТОВАРИСТВА

12.1. Товариство самостійно обирає шляхи вирішення поставлених завдань, планує і здійснює свою діяльність. Плани (виробничі програми) розробляються Генеральним директором за дорученням Зборів Учасників.

12.2. Відносини Товариства з іншими юридичними і фізичними особами будуються на основі договорів. Товариство самостійно визначає предмет договору, обов'язки, інші умови господарських взаємовідносин згідно чинного законодавства України.

12.3. Для виконання окремих видів робіт Товариство може залучати підприємства, організації різноманітних форм власності, як вітчизняних, так і зарубіжних спеціалістів, об'єднаних в тимчасові трудові колективи, а також окремих громадян на основі цивільно-правових та трудових договорів з оплатою праці за згодою сторін; самостійно створювати свої структурні підрозділи і представництва.

12.4. Прийом на роботу до Товариства здійснюється на основі контракту або іншим чином відповідно до законодавства України. Товариство самостійно визначає форми, системи і розміри оплати праці, а також інші види доходів працівників.

12.5. Товариство реалізує свою продукцію (роботи, послуги) за цінами і тарифами, що встановлюються самостійно або на договірній основі, а у випадках, передбачених законодавством України, за державними цінами і тарифами.

12.6. Джерелами формування фінансових ресурсів Товариства є вклади Учасників, прибуток, амортизаційні відрахування, кошти, отримані від реалізації цінних паперів, пайові чи інші внески членів трудового колективу, підприємств, організацій, громадян та інші надходження.

12.7. Товариство користується у встановленому порядку кредитами від вітчизняних та іноземних банків та організацій.

12.8. Вилучення державою у Товариства його матеріальних цінностей не допускається, за виключенням випадків, передбачених чинним законодавством України.

12.9. Товариство має право здійснювати різні форми інвестиційно-комерційної діяльності, включаючи створення акціонерних товариств, придбавати акції, облігації та інші цінні папери, які випускаються державними, спеціалізованими та іншими банками України.

12.10. Товариство має право відкривати поточний та інші рахунки для зберігання грошових коштів і здійснення всіх видів розрахункових, кредитних та

касових операцій за місцем реєстрації Товариства, у будь-якому банку України та інших держав за їх згодою.

12.11. Розрахунки Товариством проводяться у безготівковому та готівковому порядку.

12.12. Оперативний, бухгалтерський облік та статистичну звітність Товариство веде в обсягах та порядку, встановлених чинним законодавством України.

13. ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ

13.1. Товариство є самостійним учасником зовнішньоекономічної діяльності у відповідності з діючим законодавством, здійснює ділові контакти з іноземними фірмами, організаціями, установами з питань, що входять до комерційних інтересів Товариства.

13.2. Товариство має право укладати будь-які, не заборонені чинним законодавством України, зовнішньоекономічні угоди (договори, контракти).

13.3. Товариство у встановленому порядку засновує свої філії та представництва за кордоном.

13.4. Товариство відряджає за кордон та приймає в Україні національні та закордонні організації, а також спеціалістів для вирішення питань, пов'язаних з діяльністю Товариства.

13.5. Товариство має право отримувати кредити та безоплатну фінансово-матеріальну допомогу від своїх закордонних партнерів. При цьому валюта зараховується на баланс Товариства і використовується ним самостійно.

14. ПРИПИНЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

14.1. Припинення діяльності Товариства відбувається шляхом реорганізації (злиття, приєднання, поділу, перетворення) чи ліквідації.

14.2. Реорганізація Товариства відбувається за рішенням Зборів Учасників. При реорганізації Товариства відбувається перехід майна, всієї сукупності прав та обов'язків, належних Товариству, до його правонаступників.

14.3. Ліквідація Товариства проводиться в наступних випадках:

14.3.1. За рішенням Зборів Учасників.

14.3.2. На підставі рішення суду або Господарського суду.

14.3.3. В інших випадках, передбачених чинним в Україні законодавством.

14.4. Ліквідація Товариства проводиться призначеною ним ліквідаційною

комісією, а у випадках банкрутства та припинення діяльності Товариства за рішенням суду чи Господарського суду – ліквідаційною комісією, призначеною цими органами в порядку, передбаченому законодавством України. З моменту

призначення ліквідаційної комісії до неї переходять повноваження по

управлінню справами Товариства.

14.5. Грошові кошти, що залишаються в Товаристві, виручка від продажу його майна при ліквідації включно, після розрахунків по оплаті праці

працівників Товариства та виконання зобов'язань перед бюджетом, банком,

власниками облігацій, випущених Товариством та іншими кредиторами,

розподіляються ліквідаційною комісією між Учасниками Товариства пропорційно частці кожного в Статутному капіталі Товариства.

14.6. Майно, передане Товариству Учасниками у користування, повертається власникам в натуральній формі без винагороди.

14.7. Ліквідація вважається завершеною, а Товариство таким, що припинило свою діяльність, з моменту внесення запису про це до єдиного державного реєстру.

15. ІНШІ ПИТАННЯ

15.1. У всьому, що не врегульовано цим Статутом, Учасники керуються чинним в Україні законодавством.

15.2. Зміни до цього Статуту вносяться Загальними зборами Товариства у вигляді окремих додатків або шляхом викладення Статуту у новій редакції.

ПІДПИСИ ТА РЕКВІЗИТИ УЧАСНИКІВ

Жулай Юрій Олександрович, паспорт ЕА №313720, виданий
Добровеличківським РВУМВС України в Кіровоградській області 13.08.1997,
що мешкає за адресою: Кіровоградська обл., Добровеличківський р-н,
Тишківка, ідентифікаційний номер 1896807410.

НУБІП України

Петренко Микола Васильович, паспорт СК №050788, виданий
Переяслав-Хмельницьким МРВ ГУ МВС України в Київській області 21.11.1995,
що мешкає за адресою: Київська обл., м. Переяслав-Хмельницький, вулиця Б.
Хмельницького, 84 кв. 61, ідентифікаційний номер 2249214890.

НУБІП України

Кошман Микола Володимирович, паспорт ЕА №230963, виданий
Добровеличківським РВУМВС України в Кіровоградській області 12.02.1997,
що мешкає за адресою: Кіровоградська обл., смт. Добровеличківка, вул.
Нова, буд. 1, ідентифікаційний номер 2225614690.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ДОДАТОК Б

ЗАТВЕРДЖУЮ

Генеральний директор

ТОВ «СВК Україна»

Кошман М.В.

« » 20 р.

ПОЛОЖЕННЯ ПРО ВІДДІЛ ЛОГІСТИКИ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Це Положення визначає основні завдання, функції, права і відповідальність відділу логістики, а також відносини з іншими підрозділами підприємства.

1.2. Відділ логістики є самостійним структурним підрозділом підприємства.

1.3. Відділ логістики безпосередньо підпорядкований генеральному директору підприємства.

1.4. Структуру, штат, це Положення, посадові інструкції працівників відділу логістики затверджує генеральний директор підприємства в установленому порядку.

1.5. Відділ логістики у своїй діяльності керується чинним законодавством України, Правилами внутрішнього трудового розпорядку, статутом підприємства, нормативними і методичними матеріалами в області транспорту та складського господарства, стандартами і технічними умовами на зберігання товарно-матеріальних цінностей, іншими нормативними документами, розпорядженнями генерального директора та цим Положенням.

1.6. Відділ логістики очолює начальник відділу.

1.7. Усіх працівників відділу логістики призначає на посаду і звільняє генеральний директор підприємства в порядку, передбаченому Правилами внутрішнього трудового розпорядку та чинним трудовим законодавством.

1.8. Відділ логістики має свою круглу печатку із зазначенням своєї назви та назви підприємства і штампи, необхідні для роботи.

1.9. Зміни й доповнення до цього Положення розробляють спеціалісти відділу логістики, узгоджують з генеральним директором підприємства та вносять на підставі його наказу.

II. ЗАВДАННЯ

2.1. Розробка для підприємства перспективних і поточних планів логістичної діяльності, участь у реалізації цих планів та координація логістичної діяльності інших підрозділів підприємства.

2.2. Аналіз й оцінка ефективності логістичної діяльності підприємства.

2.3. Контроль за раціональним використанням ресурсів підприємства.

2.4. Управління матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками протягом усього логістичного ланцюга «закупівля – виробництво – збут» з метою своєчасного задоволення споживача високоякісною продукцією за оптимальною ціною.

2.5. Збір, обробка та аналіз організаційної, технічної і фінансової інформації про діяльність організацій, що працюють у сфері інтересів підприємства.

2.6. Планування, організація, контроль і керування матеріальними і нематеріальними операціями, здійснюваними в процесі доведення сировини, матеріалів і готової продукції до споживача згідно з інтересами та вимогами останнього, а також обробка, аналіз і збереження відповідної інформації.

2.7. Організація якісного та ефективного логістичного обслуговування клієнтів і споживачів.

НУБІП України

ПІ. ФУНКЦІЇ

3.1. Забезпечення доставки продукції необхідної якості, в потрібній кількості та у встановлений договором термін.

3.2. Забезпечення своєчасного розвантаження матеріальних ресурсів, що надходять на підприємство, контроль їх кількості та якості.

3.3. Підготовка претензій до постачальників сировини та матеріалів при порушенні ними договірних зобов'язань, складання розрахунків за цими претензіями, узгодження з постачальниками зміни умов укладених договорів.

3.4. Контроль стану запасів продукції, оперативне регулювання складських запасів в підприємстві.

3.5. Організація роботи складського господарства

3.6. Забезпечення високого рівня механізації й автоматизації транспортно-складських операцій.

3.7. Облік руху продукції на складах підприємства, участь в проведенні інвентаризації матеріальних цінностей.

3.8. Участь у підготовці планів реалізації продукції, проведенні маркетингових досліджень по вивченню попиту на продукцію підприємства, перспектив розвитку ринків збуту.

3.9. Участь у підготовці й укладанні договорів постачання продукції споживачам, узгодження умов доставки.

3.10. Забезпечення виконання плану реалізації продукції.

3.11. Контроль виконання замовлень, договірних зобов'язань.

3.12. Організація приймання продукції на склад, раціонального зберігання та підготовки до відправки споживачам, визначення потреби в транспортних засобах, механізованих навантажувальних засобах, тарі та робочій силі для відвантаження продукції.

3.13. Участь у розгляді претензій споживачів та підготовці відповідей на пред'явлені позови, а також претензій споживачам при порушенні ними умов договорів.

3.14. Облік виконання замовлень і договорів, залишків нереалізованої продукції, своєчасне оформлення збутової документації.

3.15. Розробка і впровадження стандартів підприємства з організації зберігання, збуту і транспортування продукції, а також заходів щодо вдосконалення форм доставки продукції споживачам, скорочення транспортних витрат.

3.16. Участь в організації виставок, ярмарків та інших заходів реклами продукції підприємства.

3.17. Організація оптової торгівлі продукції підприємства.

3.18. Підготовка та укладання договорів на поставку матеріально-технічних ресурсів.

3.19. Організація розробки та впровадження заходів щодо підвищення ефективності використання матеріальних ресурсів, зниження витрат, пов'язаних з їх транспортуванням і зберіганням.

IV. ПРАВА

Працівники відділу логістики мають право:

4.1. Одержувати в установленому порядку від керівників структурних підрозділів підприємства необхідні дані та документи з питань, що належать до компетенції відділу логістики.

4.2. Вимагати виконання підрозділами підприємства пропозицій відділу логістики в межах функцій, передбачених дійсним Положенням.

4.3. Представляти інтереси підприємства з питань, що входять до компетенції відділу логістики, на інших підприємствах, в установах та організаціях.

4.4. Контролювати правильність організації зберігання матеріальних ресурсів на складах підприємства.

4.5. Давати роз'яснення, рекомендації, вказівки, що входять до компетенції відділу логістики.

4.6. Приймати участь у розробці стратегії й тактики ринкової поведінки підприємства.

4.7. Вносити пропозиції про залучення до роботи у відділі сторонніх консультантів.

4.8. Брати участь у нарадах та інших заходах з питань роботи відділу логістики.

4.9. Приймати участь у загальному плануванні діяльності підприємства.

V. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

5.1. Працівники відділу логістики несуть особисту відповідальність за:

- невчасне і неналежне виконання завдань і функцій;
- невикористання в повній мірі наданих їм прав;
- недотримання вимог чинного законодавства та внутрішніх організаційно-нормативних документів;
- недостовірність відомостей, статистичної звітності та інформації з питань, що належать до компетенції відділу логістики;
- неякісне та неповне виконання обсягів роботи;
- нераціональне використання різноманітних ресурсів;
- неякісне виконання обов'язків згідно з посадовою інструкцією;
- несвочасне і неякісне представлення вихідної інформації та звітів.

5.2. Начальник відділу логістики одноосібно несе повну відповідальність

за:

- низький рівень організації роботи відділу логістики;
- низьку якість результатів роботи;
- несприяння підвищенню ефективності роботи відділу логістики;
- неналежне виконання або невиконання власних посадових обов'язків, передбачених посадовою інструкцією у межах, визначених чинним трудовим законодавством України;

НУБІП України

ДОДАТОК В

ЗАТВЕРДЖУЮ

Генеральний директор

ТОВ «СВК Україна»

Кошман М.В.

« » 20 р.

НУБІП України

ПОСАДОВА ІНСТРУКЦІЯ НАЧАЛЬНИКА ВІДДІЛУ ЛОГІСТИКИ

I. Загальні положення

НУБІП України

1. Начальник відділу логістики належить до професійної групи «Керівники».
2. Призначення на посаду начальника відділу логістики та звільнення з неї здійснюється наказом Генерального директора підприємства з дотриманням

вимог Кодексу законів про працю України та чинного законодавства про працю.

НУБІП України

3. Начальник відділу логістики безпосередньо підпорядковується Генеральному директору підприємства.

4. Начальник відділу логістики здійснює керівництво відділом логістики.

НУБІП України

5. Кваліфікаційні вимоги: повна вища освіта напрямку підготовки «Логістика» (магістр, спеціаліст), стаж роботи за фахом – не менше 3 років.

НУБІП України

6. Начальник відділу логістики повинен знати:
 - чинне законодавство України та нормативні акти, що регламентують підприємницьку та комерційну діяльність;

НУБІП України

- ринкову економіку, підприємництво та ведення бізнесу,
- кон'юнктуру ринку, порядок ціноутворення та оподаткування,
- основи маркетингу;

теорію менеджменту, макро- і мікроекономіки;

- перспективи та світові тенденції розвитку галузі;

- принципи логістики, організацію і проектування логістичних систем;

теорію управлінських рішень та комунікацій;

- чинні стандарти і технічні умови на сировину, продукцію, умови постачання, зберігання та транспортування матеріальних ресурсів;

- інтегровані матеріальні потоки, закупівельну логістику та розміщення замовлень;

- порядок розроблення комерційних умов договорів, контрактів, угод;

- основи технології виробництва, перспективи інноваційної та інвестиційної діяльності;

- етику ділового спілкування;

- методи оброблення інформації з використанням сучасних технічних засобів, комунікацій та зв'язку, обчислювальної техніки;

- теорію та практику роботи з персоналом.

7. За відсутності начальника відділу логістики його обов'язки виконує особа, призначена у відповідному порядку, яка набуває відповідних прав і несе відповідальність за належне виконання покладених на нього обов'язків.

8.

9.

II. Завдання та обов'язки

Начальник відділу логістики:

1. Визначає логістичну стратегію підприємства, забезпечуючи прийняття оптимальних рішень щодо вибору на довгостроковій основі постачальників сировини, матеріалів, напівфабрикатів, комплектуючих виробів тощо, новітніх гнучких технологій виробництва продукції та послуг, організації складування і транспортування, каналів збуту та розподіл готової продукції.

2. Розробляє перспективні, поточні та оперативні плани логістичної діяльності на основі наскрізного управління матеріальними та супутніми потоками.

3. Проектує матеріальні потоки впродовж всього логістичного ланцюга «закупівля сировини – виробництво – розподіл – продаж – споживання» та супутні інформаційні, фінансові і сервісні потоки на основі інтеграції і координації з метою мінімізації загальних витрат, забезпечення високого рівня якості продукції та задоволення потреб споживачів.

4. Координує діяльність різних підрозділів підприємства та інших підприємств і організацій щодо забезпечення ефективного просування товарів і послуг у сферах виробництва та обігу, розв'язує конфліктні ситуації, знаходить компроміси для погодження інтересів різних ланок логістичної системи з метою досягнення загальносистемних цілей.

5. Розробляє прогнози попиту на продукцію чи послуги, бере участь у розробленні виробничої програми, визначенні асортименту продукції відповідно до замовлень споживачів.

6. Визначає оптимальну потребу в матеріально-технічних ресурсах, устанавлює раціональні господарські зв'язки з постачальниками, організовує забезпечення виробничого процесу необхідними матеріальними ресурсами за принципом «точно в термін» та доставку на виробничі дільниці, координує процес матеріально-технічного забезпечення з виробництвом, збутом, складуванням і транспортуванням.

7. Бере участь у розробленні виробничої програми, планів-графіків запуску-випуску готової продукції, поточних та оперативних планів збуту продукції, визначає канали збуту та формує розподільчу мережу, приймає рішення щодо пакування продукції, комплектування партій відправки, організовує відвантаження продукції та контролює доставку, системно пов'язує процес розподілу з процесами виробництва і постачання.

8. Розробляє стратегію управління запасами на виробництві та у сфері товарного обігу, визначає оптимальні рівні запасів, оцінює вплив запасів на розмір обігового капіталу підприємства.

9. Організовує транспортно-експедиційне забезпечення постачання матеріальних ресурсів та відправку головної продукції, вибирає вид транспорту, спосіб доставки, визначає маршрути перевезень з метою своєчасного виконання замовлень споживачів, спільно планує процес транспортування із складським та виробничим процесами.

10. Вносить пропозиції щодо освоєння нових товарних ринків, вибору каналів постачання і збуту, організовує зв'язки з діловими партнерами, проводить переговори, забезпечує укладання договорів і здійснює контроль за їх виконанням з метою управління інтегрованими потоками.

11. Сприяє впровадженню сучасних технологій виробництва і доставки товарів, нових інноваційних технологій у процесі управління та забезпечення руху матеріальних, інформаційних, фінансових та сервісних потоків.

12. Бере участь у визначенні загальних витрат упродовж логістичного ланцюга, використовує наукові методи зменшення витрат без погіршення якості, сприяє ефективному управлінню фінансовими потоками, оцінює економічний ефект від прийняття логістичних рішень та конкурентоспроможність підприємства.

13. Забезпечує розроблення логістичної інформаційної системи підприємства, складання встановленої звітності, формування бази даних внутрішньої та зовнішньої інформації з організації матеріальних потоків підприємства.

14. _____.

15. _____.

16. _____.

III. Права

Начальник відділу логістики має право:

1. Ознайомлюватися з проектами рішень керівництва підприємства, що стосуються його діяльності.

2. Брати участь в обговоренні питань, що стосуються виконання його обов'язків.

3. Вносити на розгляд керівництва підприємства пропозиції щодо покращення роботи, пов'язаної з обов'язками, що передбачені цією інструкцією.

4. В межах своєї компетенції повідомляти керівництву підприємства про всі недоліки, виявлені в процесі його діяльності, та вносити пропозиції щодо їх усунення.

5. Вимагати від керівництва підприємства сприяння у виконанні ним посадових обов'язків.

6. _____.

7. _____.

IV. Відповідальність

Начальник відділу логістики несе відповідальність:

1. За неналежне виконання або невиконання своїх посадових обов'язків, а також за невикористання або неповне використання своїх функціональних прав, що передбачені цією посадовою інструкцією, – в межах, визначених чинним законодавством України про працю.

2. За правопорушення, скоєні в процесі здійснення своєї діяльності, – в межах, визначених чинним адміністративним, кримінальним та цивільним законодавством України.

3. За завдання матеріальної шкоди – в межах, визначених чинним цивільним законодавством та законодавством про працю України.

4. _____.

5. _____.

V. Кінцеві положення

1. Дана Посадова інструкція складена в одному екземплярі, який надається працівнику для ознайомлення, про що робиться відповідний запис. Примірник посадової інструкції зберігається в підприємстві.

2. Задачі, Обов'язки, Права і Відповідальність можуть бути уточнені відповідно до зміни Структури, Задач і Функцій структурного підрозділу і робочого місця.

3. Зміни і доповнення до даної Посадової інструкції вносяться наказом генерального директора підприємства.

З інструкцією ознайомлений: _____
(підпис) (прізвище, ініціали)

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України