

ЕКОНОМІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

УДК: 338.47

JEL Classification Code: L92

Агапова А. І.

*студентка 4 курсу, кафедра економіки та підприємництва,
Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»*

Кривда О. В.

*к.е.н., доцент кафедри економіки та підприємства,
Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»*

ОРГАНІЗАЦІЯ ЕФЕКТИВНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Оцінка ефективності логістичної діяльності викликає значний інтерес у вітчизняних та зарубіжних науковців через високу значущість логістики, як інструменту оптимізації результатів діяльності господарюючих суб'єктів. В даній статті розроблено та проаналізовано критерії оцінки ефективності логістичної діяльності підприємства на прикладі ПАТ «Укрзалізниця», які характеризують продуктивність, ефективність, надійність та гнучкість логістичної діяльності та дають чітке уявлення про перспективи подальшого розвитку підприємства.

Ключові слова: логістична діяльність; критерії ефективності; оцінка; залізничний транспорт; вантажні перевезення.

Постановка проблеми. Актуальність даної теми полягає у тому, що в сучасних умовах ефективність діяльності цілого підприємства безпосередньо залежить від рівня розвитку транспортної логістики, оскільки не всі вони достатньо забезпечені засобами транспорту для перевезення вантажів. Необхідною умовою забезпечення ритмічності виконання виробничих процесів є взаємозв'язок технічних, транспортних засобів та їх удосконалення з урахуванням витрат.

Критерій ефективності – характерна ознака, на підставі якої проводиться оцінка або визначення ефективності. Використання комплексу критеріїв оцінки дозволяє всебічно (на основі системи показників) оцінити ефективність складових логістичної діяльності в кожний конкретний момент часу [1, с. 156]. Розробка основних критеріїв ефективності логістичної діяльності підприємства є одним з інструментів оцінки діяльності підприємства в цілому. В даній статті розроблено три основних критерії, за допомогою яких визначається ефективність логістичної діяльності підприємства. Всі розрахунки зроблені на прикладі ПАТ «Укрзалізниця».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у дослідження теми логістичної діяльності зробили наступні вчені-економісти: М. Залманова, В. І. Сергєєв, Л. С. Федоров, Б. А. Анікін, А. М. Гаджинський, О.І. Гуторов, О.І. Лебединська, Н.В. Прозорова, В.М. Кислий, О.А. Біловодська, О.М. Олефіренко, О.М. Соляник та інші.

Мета. Аналіз та розробка критеріїв ефективності логістичної діяльності на прикладі ПАТ «Укрзалізниця».

Виклад основного матеріалу. Розвиток логістики та її використання на підприємствах, в першу чергу, обумовлено прагненням до постійного скорочення витрат, пов'язаних з рухом матеріальних і супутніх потоків. З логістичними технологіями пов'язано отримання 20-30% ВВП промислово розвинених країн. За оцінками фахівців фірми Bosh-Siemens, 1% скорочення витрат на логістичні функції сприяє зростанню збуту на 10%. [2, с. 125]

За час розвитку логістики в промислово-розвинених країнах сформувалася загальноприйнята система показників, які оцінюють її ефективність і результативність. До них відносяться:

- загальні логістичні витрати;
- якість логістичного сервісу;
- тривалість логістичних циклів;
- продуктивність;
- повернення на інвестиції в логістичну інфраструктуру.

Дані показники лежать в основі звітних форм компаній і систем показників логістичних планів. Однак, їх застарілість вимагає розробку нових, більш доповнених критеріїв, які допоможуть виміряти ефективність використання ресурсів підприємства, в комплексі оцінять результативність логістичної діяльності і зможуть виступити основою логістичного планування, обліку і контролю підприємства.

Для оцінки загального рівня розвитку логістичної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» можливе застосування наступних критеріїв:

- оцінка доходу від логістичної діяльності;
- оцінка рівня логістизації персоналу підприємства;
- оцінка рівня розвитку логістичної діяльності підприємства за функціональними напрямками [4, с. 23-24].

ПАТ «Укрзалізниця» – орган управління залізничним транспортом загального користування, що здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць.

До сфери Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші підприємства та організації єдиного виробничо-технологічного комплексу, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів. Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту.

Експлуатаційна протяжність головних колій складає 21 640,4 км з яких 45% електрифіковано. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

На залізницях функціонують 1492 залізничних станцій, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій шляху, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку, 44 дистанцій енергопостачання [3].

Для розрахунку вищезазначених критеріїв використовувалися статистичні дані філії «Центр транспортної логістики» щодо наступних філій: Регіональна філія «Львівська залізниця», Регіональна філія «Одеська залізниця», Регіональна філія «Південна залізниця», Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», Регіональна філія «Придніпровська залізниця», Регіональна філія «Донецька залізниця».

До основних видів діяльності філії «Центр транспортної логістики» входять:

- надання послуг з організації перевезень вантажів;
- організація логістичної роботи в сфері надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, інформаційних та додаткових послуг;
- реалізація маркетингової стратегії і тарифної політики ПАТ «Укрзалізниця»;
- проведення договірної роботи зі споживачами транспортних послуг;
- планування та узгодження перевезень встановленим порядком;
- забезпечення проведення розрахунків з клієнтами на підставі договорів про надання послуг, пов'язаних з перевезеннями вантажів;
- надання транспортно-експедиційних послуг при перевезенні вантажів;
- організація інформаційного супроводу перевезень;
- організація перевезень вантажів залізничним транспортом при взаємодії з іншими видами транспорту [5].

Перший критерій заснований на розрахунку частки доходу від логістичної діяльності в загальному доході підприємства і має наступну формулу для розрахунку:

$$P_d = \frac{Дл}{Дз} \cdot 100\%, \quad (1.1)$$

де РД – рівень доходності логістичної діяльності підприємства;

ЧПЛ – дохід від логістичної діяльності підприємства;

Дз – загальна дохід по підприємству.

Розрахунки по формулі 1.1 відображені у табл. 1.

Таблиця 1 – Рівень доходності логістичної діяльності підприємства за 2015-2017 роки

Показник	2015	2016	2017	Відносне відхилення 2017 р. до 2016 р., %
Доходи від вантажних перевезень, млн. грн	48773,56	55 424,50	60112,6	8,46
Чистий дохід по підприємству в цілому, тис. грн	60125598	66570164	73938151	11,07
Рд, %	81,12	83,26	81,30	-2,35

Джерело: Пояснювальні записки щодо виконання показників фінансової діяльності ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2017 роки [3].

Доходи від вантажних перевезень у 2017 році склали 60112,6 млн. грн., що менше плану на 2738,1 млн.грн. або 4,4% та більше ніж у 2016 році на 5652,5 млн. грн. або 10,4%. У 2016 році – 55 424,5 млн. грн., що менше плану на 4908,3 млн. грн. або 8,1%, у 2015 році – 48773,56 млн. грн. Наочно дані представлені на рис. 1.

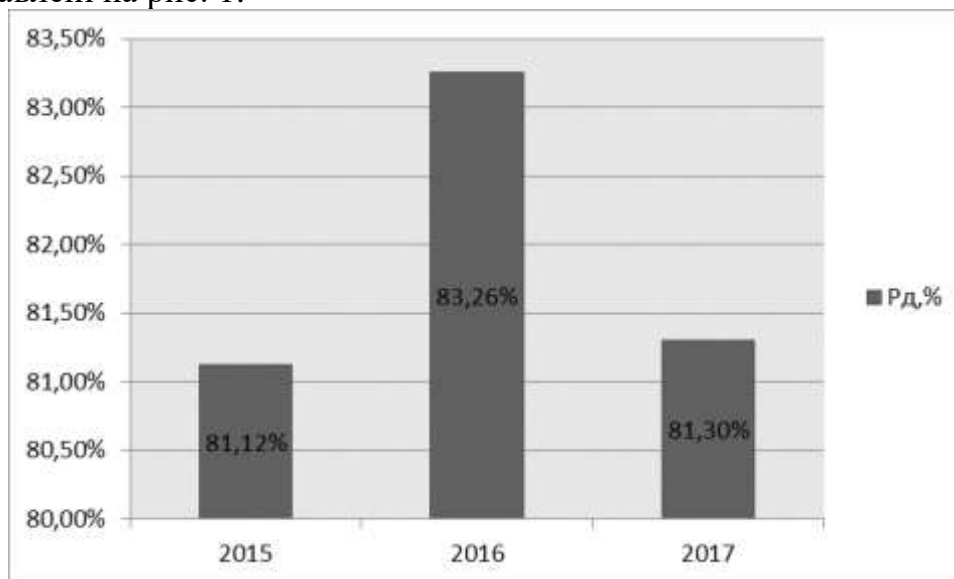


Рисунок 1 – Рівень доходності логістичної діяльності підприємства за 2015-2017 роки

На рис. 1 бачимо, що частка доходів від логістичної діяльності в загальній структурі чистого доходу ПАТ «Укрзалізниця» досить висока – вона складає понад 80% всього чистого доходу. У 2016 році рівень доходів від логістичної діяльності склав 83,26%, що є 2,35% більшим за 2017 рік. Як висновок можна підтвердити необхідність аналізу логістичної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» через висок участку, та через це високий вплив на рівень чистого доходу підприємства.

Наступним кроком буде розгляд рівня розвитку логістичної діяльності на основі визначення частки персоналу логістичної служби підприємства у загальній структурі кадрів за формулою:

$$R_{л/п} = \frac{Ч_{пл}}{ЧП} \cdot 100\%, \quad (1.2)$$

де $R_{л/п}$ – рівень логістизації персоналу підприємства;

$Ч_{пл}$ – чисельність персоналу відділу логістики підприємства;

$ЧП$ – загальна чисельність персоналу (чисельність основного, кваліфікованого персоналу);

Розрахунки даного показника по підприємству ПАТ «Укрзалізниця» робилися на основі формули 1.2 та представлені за 2015-2017 р.р. у табл. 2.

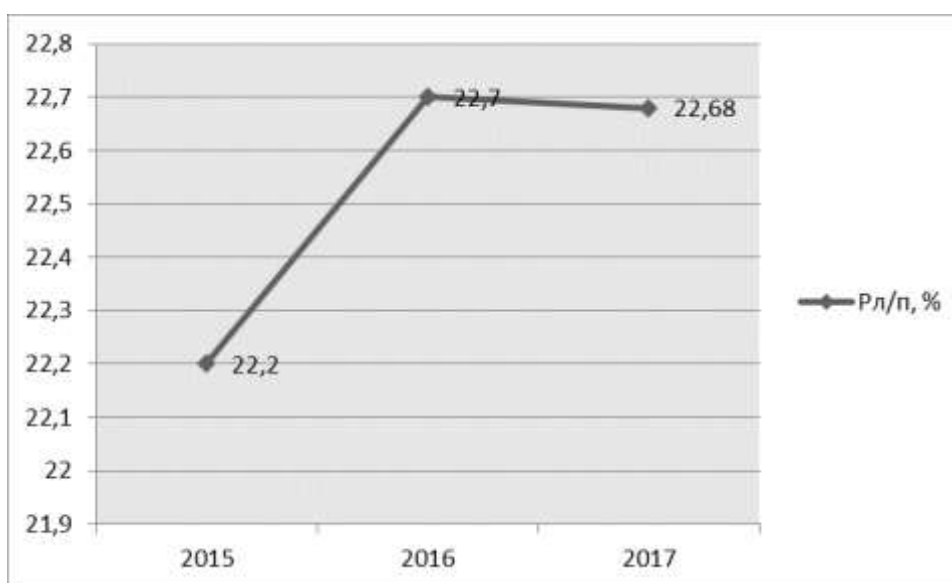
Наочно результати представлені на рис. 2.

Таким чином, незважаючи на зменшення загальної кількості працівників у 2017 році на 15 688 осіб порівняно з 2016 роком, працівники в сфері логістичної діяльності поступово збільшуються. Відносний показник приросту склав 3,45% у 2017 році порівняно з 2016 роком.

Таблиця 2 – Рівень логістизації персоналу ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2017 роки

Рік	Кількість персоналу, задіяного в транспортній логістиці, тис. осіб	Загальна кількість персоналу підприємства, тис. осіб	Р _{л/п} , %
2015	65,236	269,831	22,2
2016	63,119	293,799	22,7
2017	63,084	278,111	22,68

Джерело: розроблено автором на основі даних: Центру транспортної логістики ПАТ «Укрзалізниця» [5]; Офіційного сайту ПАТ «Укрзалізниця» [3].

**Рисунок 2** – Рівень логістизації персоналу ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2018 роки

Третя методика полягає у розрахунку показника ефективності функціональних напрямів. Вона дозволяє оцінити загальний стан роботи відділу транспортної логістики на основі розрахунків ефективності використання їх ресурсів. У випадку з підприємством ПАТ «Укрзалізниця» слід використовувати ряд наступних показників ефективності залізничного транспорту:

1. Якісні показники роботи вагонів, до яких входять:

1.1. Показники завантаження

Середнє динамічне навантаження завантаженого вагону:

$$R_{\text{дин}}^{\text{гр}} = \frac{\sum PL}{\sum nS_{\text{пр}}}, \frac{\text{т/км}}{\text{ваг/км}}, \quad (1.3)$$

де $\sum PL$ – вантажообіг, т/км;

$\sum nS_{\text{пр}}$ – навантажений пробіг вагонів, вагоно-км.

Середнє динамічне навантаження вагонів робочого парку:

$$R_{\text{дин}}^{\text{роб}} = \frac{\sum PL}{\sum nS_{\text{пр}}(1+\alpha_{\text{пор}})}, \frac{\text{т/км}}{\text{ваг/км}}, \quad (1.4)$$

де $\sum PL$ – вантажообіг, т/км;

$\sum nS_{пр}$ – навантажений пробіг вагонів, вагоно-км;

$\alpha_{пор}$ – коефіцієнт порожнього пробігу.

Розраховані показники навантаження вагонів представлені у табл. 3.

Таблиця 3 – Показники навантаження ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2017 роки

Показник, т/км	2015	2016	2017	Відносне відхилення 2017 р. до 2016 р., %
Середнє динамічне навантаження завантаженого вагону, $R_{дин}^{гр}$	647,18	634,38	669,17	5,49
Середнє динамічне навантаження вагонів робочого парку, $R_{дин}^{роб}$	388,23	375,37	401,42	6,94

Джерело: розроблено автором на основі даних Центру транспортної логістики ПАТ «Укрзалізниця» [5].

Дані показники відображають середнє навантаження на вагон при його русі в навантаженому стані, тобто за час його навантаженого рейсу. Можна вважати, що середнє динамічне навантаження завантаженого вагону майже не змінюється протягом заданого періоду. Середнє динамічне навантаження вагонів робочого парку з урахуванням коефіцієнту порожнього пробігу менше навантаження завантаженого вагону на 258,95 т/км у 2015 році, на 259,01 т/км у 2016 році, та на 267,75 т/км у 2017 році.

Заходи з покращення використання вантажопідйомності та місткості вагонів:

- оптимальне розміщення тарно-штучних вантажів у вагоні;
- укрупнення мілких вантажних місць у транспортні пакети;
- навантаження лісу та навалювальних вантажів у піввагон з «шапкою»;
- нарощування бортів вагону для навалювальних та лісових вантажів (перевезення торфу);
- завантаження із використанням верхньої звуженої частини пільгового габариту навантаження для лісових вантажів;
- ущільнення вантажу у вагоні (при навантаженні навалочних вантажів);
- комбіноване завантаження вагону легковаговими та великоваговими вантажами;
- оптимальний розподіл вагонів під навантаження (наприклад: для вантажів з меншою об'ємною масою подаються вагони з меншою питомою вантажопідйомністю; для вантажів, які будуть перевозитися на більшу відстань подаються вагони з кращими характеристиками) [6, С. 48].

1.2. Оборот вантажного вагона:

$$\Theta = \frac{1}{24} \left(\frac{l_{гр} + (1 + \alpha_{пор})}{V_{дл}} + \frac{l_{гр} + (1 + \alpha_{пор})}{L_{тех}} \right) \cdot t_{тех} + K \cdot t_{ван}, \quad (1.5)$$

де $t_{тех}$, $t_{ван}$, – відповідно час знаходження вагону на технічних та вантажних станціях;

$l_{гр}$ – навантажений рейс вагону, км;

$\alpha_{\text{пор}}$ – коефіцієнт порожнього пробігу;

$V_{\text{діл}}$ – середня дільнична швидкість, км/год;

$L_{\text{тех.}}$ – відстань між технічними станціями (вагонне плече), км;

$K_{\text{м}}$ – коефіцієнт місцевої роботи.

Шляхи подальшого прискорення обігу вагону:

– скорочення навантаженого рейсу вагону шляхом усунення нерациональних перевезень;

– скорочення порожнього пробігу вагону;

– комплексна механізація навантажувально-розвантажувальних робіт і скорочення простою вагонів під вантажними операціями;

– підвищення швидкості руху вантажних поїздів;

– скорочення їх простоїв на станції;

– вдосконалення ПФП, ГРП, маршрутизації перевезень [7, С.130-132].

1.3. Продуктивність вантажного вагона:

$$P_{\text{в}} = \frac{\sum QL_{\text{нт}}}{\sum n_{\text{р}}}, \quad (1.6)$$

де $P_{\text{в}}$ – продуктивність вантажного вагона, тис. ткм

$\sum QL_{\text{нт}}$ – експлуатація тис. т/км нетто

$\sum n_{\text{р}}$ – робочий парк

Розраховуємо оборот та продуктивність вантажного вагона у 2015-2017 р.р., розрахунки яких представлені на табл. 4.

Таблиця 4 – Оборот та продуктивність вантажного вагона ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2017 роки

Показник	2015	2016	2017	Відносне відхилення 2017 р. до 2016 р., %
Оборот вантажного вагону, Θ (діб)	9,6	9,56	9,29	-2,82
Середньодобова продуктивність вантажного вагону, $P_{\text{в}}$ (тис. т/км)	3641	3591	3821	6,40

Джерело: розроблено автором на основі даних Центру транспортної логістики ПАТ «Укрзалізниця» [5].

Для більш детального аналізу зробимо порівняння фактичних показників з плановими за заданий період у табл. 5. Дані про планові показники бралися з аналітичних довідок щодо виконання плану у 2015-2017 роки, які розміщені на Офіційному сайті підприємства.

Таблиця 5 – Порівняння обороту та продуктивності вантажного вагона ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2017 роки

Показник, % до плану	2015	2016	2017	Відносне відхилення 2017 р. до 2016 р., %
Оборот вантажного вагону, Θ	100,5	108,8	95,8	-11,95%
Середньодобова продуктивність вантажного вагону, $P_{\text{в}}$	104,3	107	97,6	-8,79%

Джерело: розроблено автором на основі даних Офіційного сайту підприємства ПАТ «Укрзалізниця» [3].

Наочно дані представлені на рис. 3.

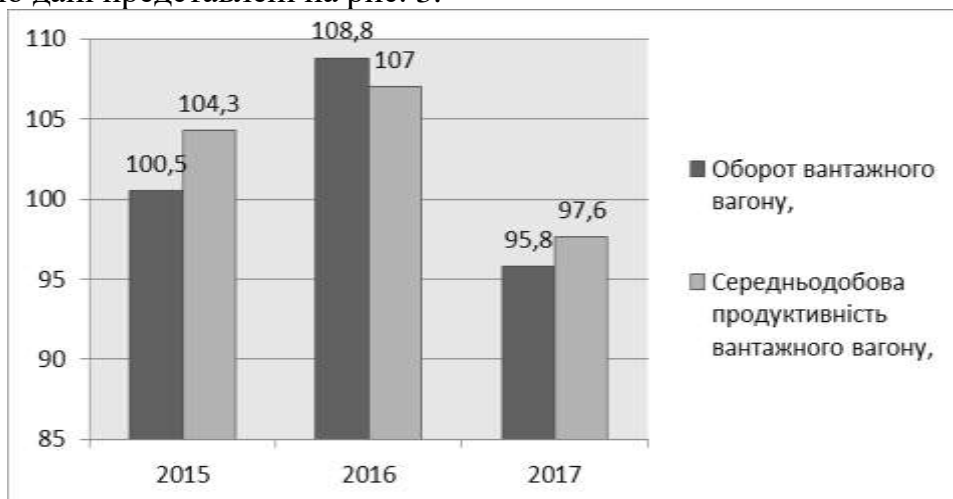


Рисунок 3 – Порівняння обороту та продуктивності вантажного вагона ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2017 роки

Оборот вантажного вагона показує, який час витрачає вагон на повний цикл роботи (цей час вагона від початку одного навантаження до початку наступної навантаження). Продуктивність вантажного вагона показує, яка кількість т-км нетто виконує за добу в середньому вагон робочого парку.

Розглядаючи фактичне і планове виконання обох показників можна побачити стрімкий рост у 2015 та 2016 роках – спостерігається перевиконання плану на 5-8 відсоткових пунктів, далі з'являється негативна тенденція невиконання на 4,2% та 2,4% у 2017 році.

Шляхи збільшення продуктивності вантажних вагонів:

- розробка оптимальної схеми розподілу і подачі вагонів під завантаження від щільності вантажу;
- застосування раціональної схеми завантаження вагонів для кожного вантажу виходячи з його розмірів і властивостей;
- застосування комбінованого завантаження вагонів вантажами важкими і легкими;
- розміщення колісної техніки на зчехах платформ «ялинкою» чи з нахилом;
- поліпшення якості підготовки вантажу для транспортування відправником;
- установлення прогресивних технічних норм і розробка ефективності технічних умов завантаження вагонів стосовно кожного вантажу з урахуванням передового досвіду;
- контролювання правильності вказання в перевізних документах відправником маси вантажу і завантаження вагонів відповідно до встановлених норм і з урахуванням передового досвіду [7, С. 130-132].

2. Ефективність руху потягів:

2.1. Робочий парк вагонів:

$$P_p = \frac{\sum PL \cdot 10^9}{P_v \cdot 365 \cdot 10^6}, \quad (1.7)$$

де P_p – робочий парк вагонів, т/км;

$\sum PL$ – вантажообіг, млн т/км бруто;

P_p – продуктивність вантажного вагона, тис. т/км.

2.2. Робочий парк експлуатаційних локомотивів:

$$P_l = \frac{\sum PL_{бр} \cdot 10^9}{P_l \cdot 365 \cdot 10^6} \quad (1.8)$$

де P_l – робочий парк експлуатаційних локомотивів, т/км;

$\sum PL$ – вантажообіг, млн т/км бруто;

P_l – продуктивність локомотиву, тис. т/км.

Розраховані показники за формулами 1.7 та 1.8 представлені у табл. 6.

Таблиця 6 – Ефективність руху потягів за т/км роботою у 2015-2017 роках

Показник, т/км	2015	2016	2017	Відносне відхилення 2017 р. до 2016 р., %
Робочий парк вагонів	356,36	342,72	330,00	-3,71
Робочий парк експлуатаційних локомотивів	618,98	596,22	582,67	-2,27

Джерело: розроблено автором на основі даних Центру транспортної логістики ПАТ «Укрзалізниця» [5].

Наочно дані представлені на рис. 4.

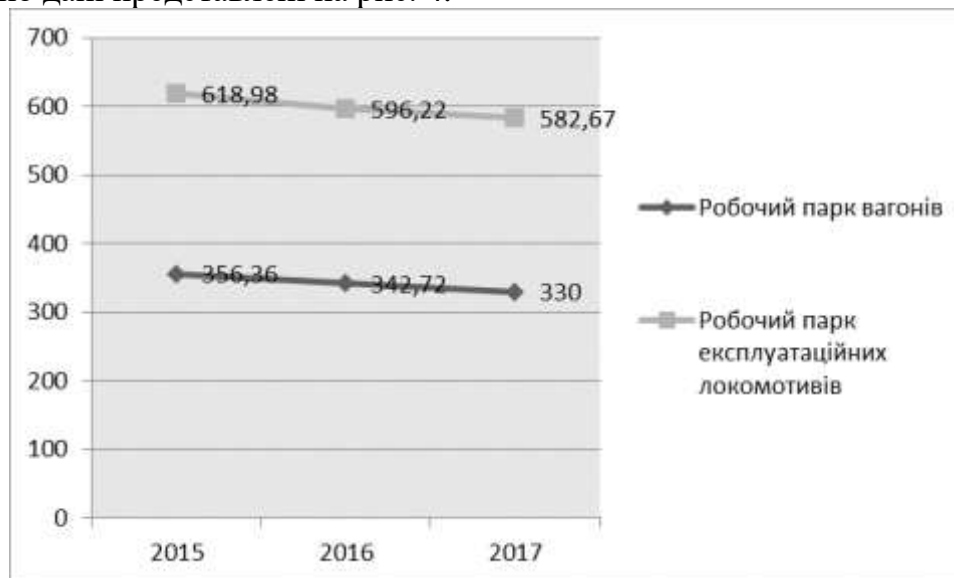


Рисунок 4 – Ефективність руху потягів за т/км роботою у 2015-2017 роках

Отже, можна зробити висновок, що робочий парк вагонів та експлуатаційних локомотивів має тенденцію до зменшення протягом заданого періоду (на 3,71% та 2,27% відповідно у 2017 році порівняно з 2016 роком). Робочий парк вагонів на 57% менше робочого парку експлуатаційних локомотивів у 2016-2017 роках та на 58% у 2015 році.

Після цього проаналізуємо робочий парк вагонів у кількісному вимірі (табл. 6).

Таблиця 6 – Робочий парк вагонів у кількісному вимірі у 2015-2017 роках

Показник, середн. доб.	2015	2016	2017	Відносне відхилення 2017 р. до 2016 р., %
Робочий парк вагонів	143312	140983	142547	1,11
Виконання до плану, %	99,3	98,4	102,4	4,07

Джерело: розроблено автором на основі даних Центру транспортної логістики ПАТ «Укрзалізниця» [5].

Наочно дані представлені на рис. 5.

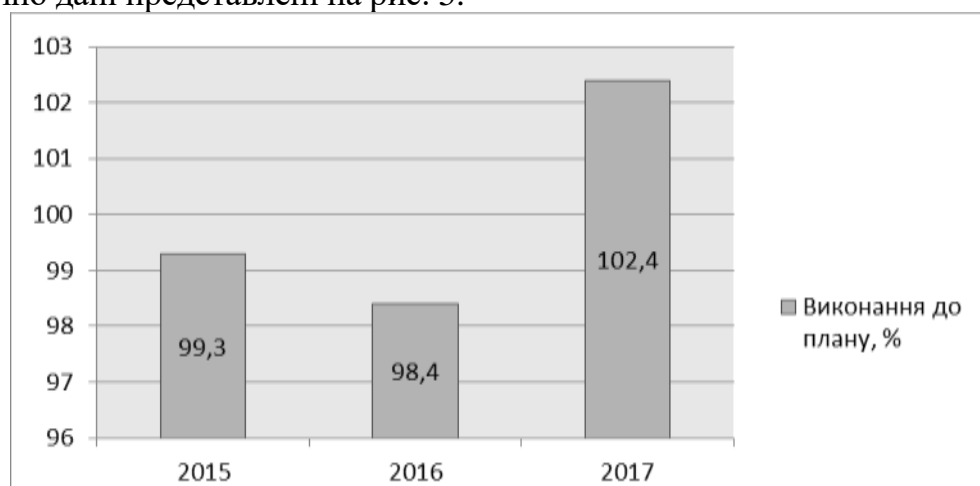


Рисунок 5 – Робочий парк вагонів у кількісному вимірі у 2015-2017 роках

Динаміка показує, що у 2017 році відбулося перевиконання плану на 2,4%, що є позитивною тенденцією в ефективному використанні робочого парку вагонів ПАТ «Укрзалізниця».

Висновки. Таким чином, можна зробити висновок, що запропоновані підходи оцінювання ефективності логістичної діяльності дозволили змістовно оцінити не тільки рівень логістизації персоналу та структуру доходів ПАТ «Укрзалізниця», але й функціональні напрями логістичної діяльності залізничного транспорту.

Частка доходів від логістичної діяльності в загальній структурі чистого доходу ПАТ «Укрзалізниця» досить висока – вона складає понад 80% всього чистого доходу. У 2016 році рівень доходів від логістичної діяльності склав 83,26%, що є 2,35% більшим за 2017 рік. Як висновок можна підтвердити необхідність аналізу логістичної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» через висок участку, та через це високий вплив на рівень чистого доходу підприємства. Також слід зазначити, що рівень логістизації персоналу у 2016 році піднявся до 22,7% та залишається майже незмінним протягом 2017 року. Ще одна позитивна динаміка спостерігається при аналізі якісних показників роботи вагонів, а саме

показники навантаження, які мають щорічне збільшення на 4-5 процентних пунктів. Оборот та продуктивність вантажного вагону ПАТ «Укрзалізниця» мають достатньо високі показники порівняно до плану, але у 2017 році спостерігається незначне невиконання на 4,2% та 2,4% відповідно. Щодо ефективності руху потягів, робочий парк вагонів та експлуатаційних локомотивів має тенденцію до зменшення. Так, у 2017 році робочий парк вагонів зменшився на 3,71% порівняно з 2016 роком, а робочий парк експлуатаційних локомотивів зменшився на 2,27%. У кількісному вимірі у 2017 році можна спостерігати позитивну динаміку щодо кількості вагонів та виконання плану, яке склало 102,4%. Отже, функціональні напрями логістичної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» мають позитивну динаміку та свідчать про наявність програм щодо підвищення ефективності логістичної діяльності підприємства та його діяльності в цілому.

Список використаних джерел

1. Ткачова А.В., 2011. Оцінка ефективності логістичної діяльності підприємства: інтегральний підхід, 2 (35) – С. 156-161.
2. Тяпухин А. М., 2000. Логистика: поиск российского оптимума. *Конъюнктура товарных рынков*, 1. – С. 125-131.
3. Офіційний сайт ПАТ «Укрзалізниця» [online] (Останнє оновлення 25 березень 2019) Доступно: <<https://www.uz.gov.ua/>> [Дата звернення 9 квітень 2019]
4. Зырянов А. М., 2009. Логистизация распределительных систем: определения, оценка эффективности. *Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция*, 1. – С. 21-24.
5. Офіційний сайт центра транспортної логістики ПАТ «Укрзалізниця» [online] (Останнє оновлення 1 квітень 2019) Доступно: <<http://uz-cargo.com/common.html>> [Дата звернення 9 квітень 2019]
6. Ломотько Д. В., Кривич О. Ю., 2013. Сучасний стан впровадження логістики на залізничному транспорті України. *Збірник наукових праць: УкрДАЗТ*. 142, С. 48
7. Боденчук О. В., Авраменко О. В., 2014 Теоретичні аспекти логістичної діяльності підприємства. *Управління розвитком*, 8. – С. 130-132.

References

1. Tkachova AV, 2011. Estimation of efficiency of logistic activity of the enterprise: integral approach, 2 (35) – P. 156-161.
 2. Tyupukhin AM, 2000. Logistics: the search for the Russian optimum. *Conjuncture of commodity markets*, 1. – P. 125-131.
 3. Official site of PJSC «Ukrzaliznytsya» [online] (Last updated March 25, 2019) Available: <<https://www.uz.gov.ua/>> [Application Date April 9, 2019]
 4. Zyryanov AM, 2009. Logistics of distribution systems: definitions, evaluation of efficiency. *Resources. Information. Supply Competition*, 1. – P. 21-24.
 5. Official site of the transport logistics center of PJSC «Ukrzaliznytsya» [online] (Last updated April 1, 2019) Available: <<http://uz-cargo.com/common.html>> [Application date April 9, 2019]
 6. Lomotko DV, Krivich O. Yu., 2013. Current state of implementation of logistics on the railway transport of Ukraine. *Collection of scientific works: UkrDazht*. 142 pp. 48
 7. Bodenchuk O.V., Avramenko O.V., 2014 Theoretical aspects of logistic activity of the enterprise. *Development Management*, 8. – P. 130-132.
-

Агапова А. И.

*студентка 4 курса, кафедра экономики и предпринимательства,
Национальный технический университет Украины «Киевский политехнический
институт имени Игоря Сикорского»*

Кривда О. В.

*к.э.н., доцент кафедры экономики и предприятия,
Национальный технический университет Украины «Киевский политехнический
институт имени Игоря Сикорского»*

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭФФЕКТИВНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПАО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»

Оценка эффективности логистической деятельности вызывает значительный интерес у отечественных и зарубежных ученых в связи с высокой значимостью логистики, как инструмента оптимизации результатов деятельности хозяйствующих субъектов. В данной статье разработаны и проанализированы критерии оценки эффективности логистической деятельности предприятия на примере ПАО «Укрзалізниця», характеризующих производительность, эффективность, надежность и гибкость логистической деятельности и дают четкое представление о перспективах дальнейшего развития предприятия.

Ключевые слова: логистическая деятельность; критерии эффективности; оценка; железнодорожный транспорт; грузовые перевозки.

Aharpova A.I.

*4th year student, Department of Economics and Enterprise,
National Technical University of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»*

Kryvda O. V.

*Ph.D of Economic sciences, Associate Professor of Economics and Enterprise,
National Technical University of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»*

ORGANIZATION OF EFFECTIVE LOGISTIC ACTIVITY OF PJSC «UKRAZALIZNYTSYA»

Evaluation of the effectiveness of logistics activities is based on considerable interest among domestic and foreign scientists due to the high importance of logistics as a tool to optimize the performance of business entities. This article has developed and analyzed the criteria for evaluating the efficiency of the enterprise's logistics activities using the example of PJSC «Ukrzaliznytsya», which characterize productivity, efficiency, reliability and flexibility of logistics activities and give a clear idea of the prospects for further development of the enterprise.

Keywords: logistics activities; performance criteria; assessment; rail transport; freight transport.

Агапова А. И.

anagapova7@gmail.com

Кривда О. В.

elcandy@ukr.net