

НЕОБХІДНІСТЬ ЗНИЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ВИТРАТ НА ВИРОБНИЧИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Н. В. Гриценко, к. е. н., доцент, Український державний університет залізничного транспорту, gritsenkonatal@gmail.com, orcid.org/0000-0002-2901-1411

Методологія дослідження. У даній статті обґрунтовано необхідність впровадження фундаментальних принципів логістики на виробничому транспортному підприємстві, позиціонуючи їх як основний системний фактор підвищення ефективності логістики і, як наслідок, зниження загальних витрат підприємства.

Результати. За результатами проведеного науково-теоретичного аналізу виявлено, що на українських виробничих транспортних підприємствах неефективне управління логістичними процесами. Це аргумент необхідності удосконалення методів зниження логістичних витрат транспортних виробничих підприємств, які виникають на всіх етапах відтворювального циклу. Виявлено, що у гонитві за скороченням витрат на логістику вкрай важливо концептуалізувати виробниче транспортне підприємство як єдину логістичну систему. Ця система має характеризуватися координацією та інтеграцією всіх структурних елементів разом із ретельним вивченням кожного бізнес-процесу. Досліджено питання зниження загальних логістичних витрат транспортного виробничого підприємства.

Новизна. Розроблено удосконалену модель зниження логістичних витрат транспортних виробничих підприємств, які виникають на всіх етапах відтворювального циклу. Універсальна модель комплексного підходу зниження логістичних витрат транспортного виробничого підприємства зниження витрат була розроблена та згрупована автором на основоположних аспектах з урахуванням трьох основних напрямленнях (система визначення витрат; часові рамки витрат; компоновка витрат).

Практична значущість. Отримані висновки мають прикладне значення для механізму зниження витрат на виробничих транспортних підприємствах України. Елементи запропонованої моделі функціонують на підставі контролю витрат по основних трьох етапах, що є основним інструментом їх регулювання. Окрему увагу приділено елементам представленої моделі, на підставі чого доведено ствердження, що вона відповідає всім вимогам по скороченню витрат та буде оптимально-практичним важелем для того, щоб вплинути на мінімізацію витрат виробничого транспортного підприємства.

Ключові слова: логістика, логістичні витрати, облік витрат, операційний підхід, логістика постачання, логістика виробництва, логістика розподілу, контроль витрат.

Постановка проблеми. Зараз економічні відносини загострюються посиленням конкуренції, тому питання зниження логістичних витрат будь-якого підприємства є все більше актуальним питанням. Дослідження є актуальним, оскільки показує, що багато вітчизняних виробничих транспортних підприємств перебувають у кризовому стані. Це означає, що потрібні зміни як в системі управління, так і в системі управління логістичними витратами. Це також

означає, що необхідно вдосконалювати теорію і практику удосконалення системи зниження витрат на підприємстві. Особливо це актуально для стратегічно важливих галузей, таких як виробничі транспортні підприємства.

У сучасну епоху роль логістики зростає, що можна пояснити прагненням транспортних підприємств на мікрорівні та країн на макрорівні скоротити часові та фінансові витрати.

Логістика є системоутворюючим фактором економічної ефективності діяльності транспортних виробничих підприємств. Зменшення та контроль витрат є першочерговою турботою, оскільки комерційна стратегія підприємства, а отже, конкурентна перевага та подальше існування підприємства залежать від ефективного управління внутрішніми витратами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань зниження витрат присвятили певну увагу такі вчені-економісти: Брояка А. А. [2], Галат Л. О. [3], Гайдучий А. [4], Завитій О., Дідоренко Т., Кондрюк Л. [7], Туровська А. О. [8], Лабурцева О. І. [9], Костецька Н. І. [10], Олійник Т. І. Бондар Д. В. [11] та ін.

Формування мети статті. Метою даного дослідження є дослідження питання зниження загальних логістичних витрат підприємства, та розробка удосконаленої моделі зниження логістичних витрат транспортних виробничих підприємств, які виникають на всіх етапах відтворювального циклу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Українська економіка зараз стикається з низкою викликів, як внутрішніх, так і міжнародних, включаючи триваючу економічну кризу, нестабільність обмінного курсу та геополітичний ландшафт, позначений напруженою та нестабільністю. За таких обставин особливий акцент повинен бути зроблений на питанні нагляду за діяльністю транспортних виробничих підприємств, з особливим акцентом на управлінні витратами та процесами, функції, яку покликані виконувати інструменти логістики.

Відповідно теоретичного огляду наукових джерел [1,5], середні витрати на логістику на Заході становлять від 10 до 14% ВВП. Очевидно, що витрати на логістику демонструють значні варіації в різних секторах промисловості, що залежить від властивих характеристик конкретної діяльності, про яку йдеться. Наприклад, витрати на логістику в будівництві значно вищі, ніж у фармацевтичній промисловості [3]. Однак логістичний сектор в Україні несе витрати, що становлять приблизно 20% ВВП країни, що підкреслює необхідність підвищення ефективності управління логістичними процесами. Виходячи з цього підкреслюється

актуальність удосконалити методологію для зменшення витрат на логістику в рамках загальної структури витрат підприємства та структури ланцюга поставок з метою покращення поточного стану справ. Це сприятиме спрямуванню отриманих коштів на розвиток транспортного виробничого підприємства, уточнення цінової політики та підвищення рівня обслуговування клієнтів.

Структура витрат, у тому числі логістичних, та їх класифікація багато в чому залежать і визначаються специфікою діяльності конкретного підприємства [4]. Визначення складу матеріально-технічних витрат для кожного транспортного виробничого підприємства є необхідним заходом, що сприяє прийняттю економічно обґрунтованих, правильних управлінських рішень. Основна мета аналізу логістичних витрат полягає у визначенні факторів, які можна використати для їх зменшення, зберігаючи при цьому необхідну якість обслуговування. Це, в свою чергу, впливає на збільшення фінансових можливостей транспортного виробничого підприємства. Правильна організація процесів і ефективний менеджмент є обов'язковою умовою, якщо підприємство хоче скоротити витрати на логістику.

На відміну від традиційного підходу до обліку витрат, логістика передбачає постійне ведення обліку витрат по всьому матеріальному потоку в рамках операційного підходу. Цей підхід відрізняється від загальноприйнятої практики об'єднання витрат у заздалегідь визначені облікові групи. Визначити, проаналізувати та контролювати логістичні витрати на основі даних бухгалтерського обліку неможливо. Більшість фахівців-логістів, як зарубіжних, так і українських, виділяють три функціональні області логістики: логістику постачання (закупівельна логістика), виробничу логістику (виробнича логістика) і розподільчу логістику (збутова логістика) [4]. Відповідно, логістична діяльність, що підлягає аналізу на тій чи іншій стадії відтворювального циклу, буде відрізнятися за процесами, операціями та функціями, які слід розглядати.

У сфері логістики постачання такі процеси і функції можуть включати розрахунок потреби в закуповуваних ресурсах, пошук і вибір постачальників, вибір зовніш-

нього способу транспортування, організацію складського зберігання всіх придбаних матеріальних ресурсів (зазвичай комплектуючих і запасних частин), постачання цехів.

У сфері виробничої логістики ці процеси та функції можуть включати планування виробництва, розробку виробничих графіків для цехів, розрахунок завантаження виробничих потужностей, розрахунок потреби в матеріалах і встановлення стандартів, організацію складування незавершених матеріалів і вибір методу внутрішнього транспортування.

У розподільній логістиці такі процеси та функції включають планування процесу реалізації готової продукції, організацію управління складом готової продукції, вибір каналів розподілу готової продукції, упаковку готової продукції, відвантаження готової продукції, вибір способу транспортування та організацію післяпродажного обслуговування споживачів.

Закупівельна діяльність є основною функціональною сферою виробничого транспортного підприємства, у цьому секторі виникають найвищі логістичні витрати. Це безпосередньо пов'язано з організацією закупівлі матеріальних ресурсів, що має суттєве значення для забезпечення безперебійного виробництва та роботи транспортного виробничого підприємства. Це також пов'язано з організацією складського господарства покупних матеріалів, що важливо для підтримки необхідного рівня запасів. Неадекватно організовані закупівельні процеси (наприклад, надмірні закупівлі через неправильний розрахунок потреб у ресурсах) можуть призвести до надмірних закупівельних витрат, тобто фактичних збитків для підприємства. Це також може призвести до знерухомилення коштів на запасах і додаткових витрат на зберігання.

Неефективна організація виробничих процесів також може призвести до надмірних логістичних витрат, тобто збитків. Ці втрати можуть свідчити про зношеність обладнання, простої виробничих потужностей і надмірну кількість незавершеного виробництва. Неefективна організація збутових процесів часто призводить до надмірних збитків, насамперед через неточність прогнозування попиту на готову продукцію.

Оскільки різноманітні логістичні процеси здійснюються на всіх етапах виробничого циклу, виникне низка логістичних витрат. Важливо, щоб ці витрати були ідентифіковані, проаналізовані та вжиті відповідні заходи для їх зменшення, а також щоб рівень цих витрат контролювався в майбутньому.

Транспортне виробниче підприємство повинне вивчити кожен бізнес-процес, змінити структуру процесів і завдань, усунути непотрібні процеси, що не створюють цінності. Підприємство необхідно розглядати як єдину логістичну систему з координацією та інтеграцією всіх відділів та структурних підрозділів. Це призведе до синергетичного ефекту [6].

Виходячи з множини дій, при управлінні логістичними витратами необхідно враховувати їх взаємозалежність. Відомий факт, зниження одних витрат призводить до збільшення інших [6].

Комплексний підхід до управління логістичними процесами вимагає досягнення компромісу, який забезпечує мінімізацію загальних витрат при збереженні необхідного рівня логістичних послуг. У наукових дослідженнях, у галузі логістики недостатньо розкрито проблему впровадження та застосування конкретних рішень щодо скорочення логістичних витрат. Для зниження рівня логістичних витрат виробничих транспортних підприємств рекомендується удосконалена універсальна модель, яку представлено на рисунку 1.

Представлена універсальна модель комплексного підходу зниження логістичних витрат транспортного виробничого підприємства зниження витрат була розроблена та згрупована автором на основоположних аспектах з урахуванням трьох основних напрямків.

Функціонування транспортного виробничого підприємства формується на системі визначення витрат з метою отримання необхідних показників.

Всі витрати, що стосуються логістики, слід класифікувати за видами діяльності. Загальні витрати, пов'язані з прогнозуванням попиту, управлінням замовленнями, транспортуванням, управлінням запасами, складуванням та упаковкою, необхідно відокремити від інших видів витрат. Часові

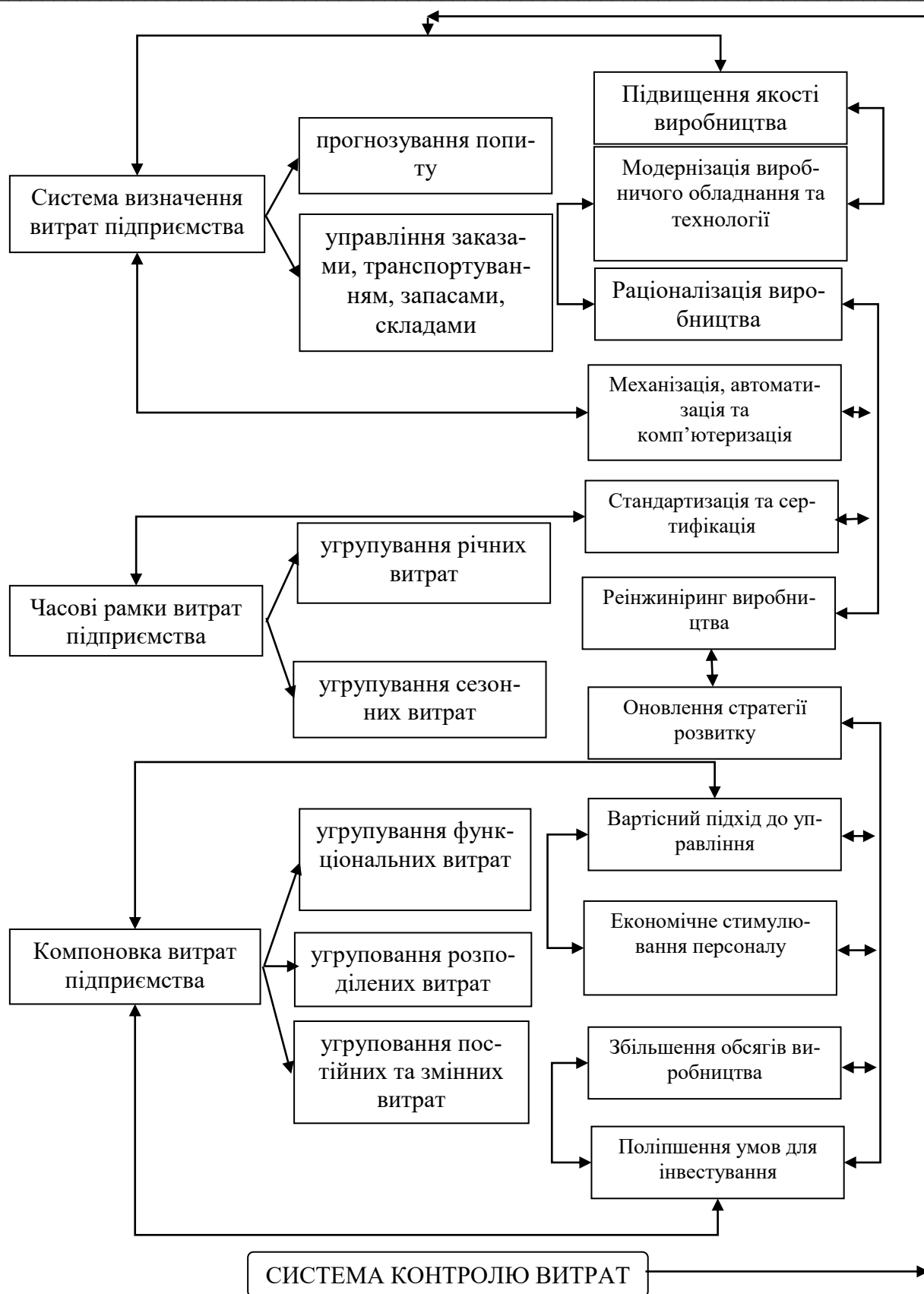


Рис. 1. Універсальна модель комплексного підходу зниження логістичних витрат транспортного виробничого підприємства (Розроблено на підставі 2,4,6)

рамки витрат, враховують для визначення періоду часу, протягом якого накопичуються витрати. У тих випадках, коли виробництво та продаж розділені значним проміжком часу, як це відбувається в сезонному бізнесі, великі витрати на підтримку запасів та виконання інших логістичних операцій не пов'язані зі створенням доходу. Обов'язково необхідне компонування витрат. Типові об'єкти аналізу, замовлення споживачів, канали розподілу, продукти та послуги з доданою вартістю. Логістичні витрати можуть бути по-різному розподілені, в залежності від того, як керівництво має намір їх використувати.

Шляхи зниження витрат безпосередньо будуть впливати на всю структуру витрат транспортного підприємства, і також взаємодіяти між собою.

Розкладемо окремо всі елементи моделі комплексного підходу зниження логістичних витрат транспортного виробничого підприємства.

Підвищення якості виробництва. З економічної точки зору спочатку може здатися, що такий спосіб дій призведе до збільшення витрат. Створення нової продукції та підвищення її якості потребує додаткових витрат. Але для отримання прибутку необхідно, щоб кожне підприємство виробляло товари, які користуються попитом на ринку і за своїми властивостями відрізняються від товарів конкурентів. У разі низької якості продукції та відсутності попиту підприємство може нести витрати під час виробництва, не одержуючи прибутку від реалізації. Крім того, підприємство може нести додаткові витрати через складування незатребуваної продукції та псування товарів.

Модернізація виробничого обладнання та технології. Суть цього напряму полягає, перш за все, в тому, що за тих же умов виробництва підприємство, використовуючи більш сучасне обладнання, зможе знизити собівартість продукції. Якісно нове обладнання дає виробнику конкурентну перевагу. Наприклад, компанія, що виробляє торти, має все необхідне обладнання та 10 співробітників, а її конкурент придбав 3D кулінарний принтер, що дозволило не тільки покращити якість продукції та збільшити

швидкість її виробництва, але й скоротити кількість працівників на 6 осіб. Отже, якщо початкова вартість обладнання буде високою, економія буде за рахунок інших факторів [8].

Рационалізація виробництва є ключовим поняттям економіки для промислового транспортного підприємства. Основним напрямком цієї директиви є закриття нерентабельних виробництв, що призведе до вивільнення додаткових матеріальних ресурсів, обладнання, виробничих потужностей і персоналу.

Поява механізації, автоматизації та комп'ютеризації у сфері виробництва транспортного підприємства є основоположною подією в цій галузі. У сучасну епоху прогресуюча інтеграція комп'ютерних технологій у всі сфери управління виробничими процесами вимагає підвищеної уваги з боку вітчизняних виробників. Зменшення витрат відноситься до ключових факторів механізації, автоматизації та комп'ютеризації транспортного виробництва.

Процес стандартизації та сертифікації продукції має першочергове значення. Процес передбачає виконання нормативних стандартів під час виробництва продукції, суворий контроль якості та подальшу видачу сертифікату. Сертифіковані продукти більш привабливі для споживачів і користуються більшим попитом завдяки своїй якості. Зменшення поточних витрат пов'язане з удосконаленням технічного обслуговування в первинному секторі виробництва. Це удосконалення охоплює розвиток технології потокового виробництва, підвищення коефіцієнта зміни, оптимізацію допоміжних і технологічних операцій, підвищення економії інструменту, удосконалення механізмів контролю якості, упорядкування організації праці. Суттєвого зниження витрат на оплату праці досягається за рахунок реалізації кількох стратегій, включаючи підвищення стандартів обслуговування та розмежування зон обслуговування. Це може бути доповнено скороченням втрат робочого часу та зменшенням кількості працівників, які не виконують норми виробітку.

Концепція реінжинірингу бізнесу є терміном, який використовується для опису процесу фундаментальної зміни способу ор-

ганізації та управління підприємством з метою підвищення його ефективності та конкурентоспроможності на ринку. Ця сфера охоплює надання інформаційних та консультативних послуг з питань реструктуризації підприємства, впровадження інновацій та продуктів.

Розробка стратегії розвитку підприємства. Кожна організація зобов'язана сформулювати стратегічний план розвитку, щоб полегшити ефективне планування своєї діяльності. З метою полегшення випуску продукції, оцінки витрат і розширення ринків збуту розроблено наступний план. Очевидно, що довгострокове стратегічне планування сприятиме більш ретельному врахуванню витрат компанії на майбутні періоди.

Вартісний підхід до управління є методом фінансового менеджменту, який спрямований на мінімізацію витрат для досягнення конкретних цілей. Окрему категорію зацікавлених осіб складають власники, добробут яких залежить від стабільності та зростання грошових потоків підприємства. На відміну від інших категорій, таких як наймані менеджери, співробітники та партнери, які потребують вичерпної фінансової інформації, власники унікально залежать від наявності таких даних. Саме керівники підприємства повинні бути зацікавлені у довгостроковому розвитку підприємства, розумне управління фінансами з метою підвищення прибутковості буде сприяти реалізації основних їх інтересів. Такий підхід є основою для визначення оптимальних стратегічних напрямків розвитку підприємства та створення системи управлінських заходів, що сприяють досягненню поставленої мети.

Використання економічного стимулювання як засобу мотивації персоналу. Відомо, що «продуктивність праці є першочерговим чинником, який впливає на обсяг виробництва, а кадри є основою для встановлення високого рівня продуктивності праці на підприємстві»[3]. Рівень матеріальної зацікавленості працівників у поєднанні з їхньою мотивацією справляє значний вплив як на продуктивність праці, так і на якість роботи.

В умовах зростання обсягів виробництва, як правило, відбувається зростання змінних витрат, а рівень постійних залиша-

ється незмінним. Тому відповідно до концепції беззбиткового виробництва підприємству необхідно розглядати збільшення обсягу випуску в таких умовах, щоб воно не було високозатратним, а зростання змінних витрат не перевищувало прогнозованого прибутку. Умовно-постійні витрати не знаходяться в прямій залежності від обсягу продукції. Очевидно, що збільшення обсягу виробництва супроводжується зменшенням кількості одиниць на одиницю продукції, що, у свою чергу, призводить до зниження собівартості. Вагомим фактором впливу на рівень собівартості продукції визначено зміну номенклатури та асортименту продукції, що випускається. Рентабельність окремих продуктів (по відношенню до собівартості) може змінюватися, а зміни в складі продуктів можуть призвести до поліпшення структури та підвищення ефективності виробництва. Отже, ці зрушення можуть призвести як до зниження, так і до збільшення витрат виробництва.

Поліпшення умов для інвестування. Багато міжнародних компаній, постійно інвестують у свій бізнес і реалізують нові проекти, це дозволяє їм досягти високих темпів розвитку та забезпечити собі позицію в десятці найбільших компаній світу. Володіння підприємством фінансовими ресурсами сприятиме реалізації та реалізації її стратегічних цілей. Обмеженість фінансових ресурсів зрештою призведе до зростання витратоємності та зниження ефективності його функціонування.

Всі перелічені та охарактеризовані елементи пропонованої моделі повинні виконувати свої функції чітко та без помилок, тому, необхідно на підставі основних трьох етапах проводити контроль витрат, що є основним інструментом їх регулювання.

Висновки. Обґрунтувавши всі основні елементи представленої моделі, можна стверджувати, що вона відповідає всім вимогам по скороченню витрат та буде оптимальним важелем для того, щоб вплинути на мінімізацію витрат підприємства. Однак, для того, щоб елементи пропонованої моделі функціонували чітко та без помилок, необхідно на підставі основних трьох етапах проводити контроль витрат, що є основним інструментом їх регулювання.

За допомогою цього інструменту, а саме, контролю витрат, транспортне виробниче підприємство може скоротити витрати. Основним завданням контролю витрат на підприємстві є оптимізація виробничих процесів з метою підвищення вартості та зниження витрат. Основна увага цього контролю зосереджена на витратах і вартості виробленої продукції [7]. Контроль витрат можна визначити як процес виявлення факторів, що викликають відхилення між фактичними і запланованими витратами, а також визначення місця таких відхилень, пошук способів їх подолання та мінімізації. Впровадження контролю витрат вимагає відмови від традиційного методу обліку витрат, який базується на нарахуванні витрат, і переходу на функціонально-процесний та предметний облік витрат, тобто за місцями їх виникнення. Очевидно, що інтеграція запропонованої моделі комплексного підходу зниження логістичних витрат транспортного виробничого підприємства з врахуванням контролю витрат на підприємстві призведе до скорочення логістичних витрат і, як наслідок, загальних витрат підприємства. Це, в свою чергу, сприятиме підвищенню фінансової стабільності та конкурентоспроможності виробничого транспортного підприємства.

Звичайно, запропонована універсальна модель комплексного підходу зниження логістичних витрат транспортного виробничого підприємства також повинна враховувати ситуацію на ринку, визначати вплив зовнішніх і внутрішніх факторів, оцінювати позиції підприємства на ринку та його конкурентні переваги.

Література

1. Державний сайт України «Накази Міністерства фінансів України у 2024 р.» URL: https://mof.gov.ua/uk/decrees_2024-713
2. Брояка А.А. Макроекономічні показники як індикатори соціально-економічного розвитку країни. Збірник тез доповідей Міжн. наук.-практ. конф. «Сучасний стан та перспективи розвитку економіки, обліку, фінансів та управління в Україні та світі». 2017. Полтава: ЦФЕНД. С. 34-36 URL: <http://socrates.vsau.edu.ua/repository/getfile.php/15584.pdf>.
3. Галат Л.О. Логістичний менеджмент як інструмент для забезпечення ефективності діяльності підприємства. Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка. Херсон: ХДАЕУ, 2023. №16. С. 108-113 DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.16.14>
4. Гайдучкий А. Як Україні подвоїти ВВП? І яким шляхом піти країні URL: <http://gazeta.dt.ua/finances/yak-ukrayini-podvoyiti-vvp-i-yakim-shlyahompiti-krayini-.html>
5. Гриценко Н.В. Сучасний погляд на економічну оцінку транспортних проєктів. Науково-практичний журнал «Регіональна економіка та управління» №2 (32). Запоріжжя, 2021. С. 47-60. URL: https://dspace.ksaeu.kherson.ua/bitstream/handle/123456789/7703/%D0%A0%D1%83%D0%B4%D1%96%D0%BA%20%D0%9D.%D0%9C.%D0%A0%D0%B5%D0%B3%D1%96%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%20%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B0%20%E2%84%962%202832%29%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%8C_2021%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y
6. Гриценко Н.В. Оцінка потенціалу управління сталої концепції розвитку транспортних підприємств. Вісник НДІСЕ. Вид. «Гельветика», Вип. №3(07). Одеса, 2023. С. 5-8 URL: http://e-visnyk.dniprondise.in.ua/journals/1_2023/3.pdf
7. Завитий О., Дідоренко Т., Кондрюк Л.. Логістичні витрати виробничих підприємств як об'єкти обліку та контролю. Інститут бухгалтер. обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації. 2019. №1-2. С. 49-73 DOI: <https://doi.org/10.35774/ibo2019.01.049>
8. Туровська А.О. Аналіз довгострокової динаміки реального ВВП України URL: http://nuwm.edu.ua/images/content/radamv/Visnyk_4/57.pdf
9. Лаборцева О.І. Зниження витрат підприємства за допомогою аутсорсингу: зарубіжний досвід. Журнал «Інвестиції: практика та досвід». ЧНУ ім. Петра Могили, ТОВ «ДКС Центр. 2020. №3. Миколаїв: С. 5-9 DOI: [10.32702/2306-6814.2020.3.5](https://doi.org/10.32702/2306-6814.2020.3.5)
10. Костецька Н.І. Методичні аспекти формування стратегії зниження витрат підприємства. Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. Випуск 263: В 9 т. Т. 2. Дніпропетровськ: ДНУ, 2010. С. 443-450.
11. Олійник Т.І., Бондар Д.В. Стратегія зниження витрат підприємства «Молодий вчений» №4(128). 2024. С. 209-214 DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2024-4-128-5>
12. K. Kil, R. Ciukaj, O. Druhov, N. Gritsenko (2020). Determinants of the non-performing loan ration in the banking sectors of central and eastern Europe countries. Financial and credit activity: problems of theory and practice Vol.2 No.33 DOI: [10.18371/fcaptp.v2i33.206391](https://doi.org/10.18371/fcaptp.v2i33.206391)
13. Laisi M. (2012). Organizing the rail-related Services in Deregulated Railway Markets- Learning from Swedish, Danish and British Experiences. Research Reports of the Finnish Transport Agencies. No 26. 124 p. URL: https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Liikennevirasto/lts_2012-26_organizing_the_rail-related_web.pdf

References

1. Derzhavnyi sait Ukrainy «Nakazy Ministerstva finansiv Ukrainy u 2024». Retrieved from https://mof.gov.ua/uk/decrees_2024-713
2. Broiaka, A.A. (2017). Makroekonomichni pokaznyky yak indykatory sotsialno-ekonomichnoho rozvytku krainy. Proceedings from MIIM '17: *Mizhnarodna naukovo.-praktychna konferentsiia «Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku ekonomiky, obliku, finansiv ta upravlinnia v Ukraini ta sviti»*. (pp. 34-36). Poltava: TsFEND. URL: <http://socrates.vsau.edu.ua/repository/getfile.php/15584.pdf>
3. Halat, L.O. (2023). Lohistychni menedzhment yak instrument dlia zabezpechennia efektyvnosti diialnosti pidpriemstva. Tavryiskyi naukovyi visnyk, Ser.: Ekonomika. Kherson: KhDAEU, (16), pp. 108-113. <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.16.14>
4. Haidutskyi, A. Yak Ukraini podvoity VVP? I yakym shliakhom pity kraini? Retrieved from <http://gazeta.dt.ua/finances/yak-ukrayini-podvoviti-vvp-i-yakim-shlyahompiti-krayini-.html>
5. Hrytsenko, N.V. (2021). Suchasnyi pohliad na ekonomichnu otsinku transportnykh proektiv. Naukovo-praktychnyi zhurnal «Rehionalna ekonomika ta upravlinnia», 2(32), Zaporizhzhia, pp. 47-60. Retrieved from https://dspace.ksaeu.kherson.ua/bitstream/handle/123456789/7703/%D0%A0%D1%83%D0%B4%D1%96%D0%BA%20%D0%9D.%D0%9C.%D0%A0%D0%B5%D0%B3%D1%96%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%20%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B0%20%E2%84%962%20%2832%29_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%8C_2021%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y
6. Hrytsenko, N.V. (2023). Otsinka potentsialu upravlinnia staloi kontseptsii rozvytku transportnykh pidpriemstv. Visnyk NDISE. Vyd. «Helvetyka», Issue 3(07), Odesa, pp. 5-8 Retrieved from http://e-visnyk.dniprondise.in.ua/journals/1_2023/3.pdf
7. Zavytyi, O., Didorenko, T., Kondriuk, L. (2019). Lohistychni vytraty vyrobnychkh pidpriemstv yak obiekty obliku ta kontroliu. *Instytut bukhhalterskoho obliku, kontrol ta analiz v umovakh hlobalizatsii*. (1-2), pp. 49-73. DOI: <https://doi.org/10.35774/ibo2019.01.049>
8. Turovska, A.O. Analiz dovhostrokovoi dynamiky realnoho VVP Ukrainy. Retrieved from http://nuwm.edu.ua/images/content/radamv/Visnyk_4/57.pdf
9. Laburtseva, O.I. (2020). Znyzhennia vytrat pidpriemstva za dopomohoiu autsorsynhu: zarubizhnyi dosvid. *Zhurnal «Investytii: praktyka ta dosvid»*. ChNU im. Petra Mohyly, TOV `DKS Tsentr, №3, Mykolaiv, p. 5-9. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2020.3.5>
10. Kostetska, N.I. (2010). Metodichni aspekty formuvannia stratehii znyzhennia vytrat pidpriemstva [Methodical aspects of the form-bath strategy for reducing enterprise costs]. *Ekonomika: problemy teorii ta praktyky: Zbirnyk naukovykh prats. Vypusk 263*, Dnipropetrovsk: DNU. Vol. 1-9. T.2. pp. 443-450.
11. Oliynyk, T.I. Bondar, D.V. (2024). Stratehiia znyzhennia vytrat pidpriemstva [Strategy for reducing costs of the enterprise]. *«Molodyi vchenyi»*, 4(128), 209-214 DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2024-4-128-5>
12. Kil, R. Ciukaj, O. Druhov, N. Gritsenko (2020). Determinants of the non-performing loan ration in the banking sectors of central and eastern Europe countries. Financial and credit activity: problems of theory and practice Vol.2 No.33 DOI: [10.18371/fcaptp.v2i33.206391](https://doi.org/10.18371/fcaptp.v2i33.206391)
13. Laisi, M. (2022). Organizing the rail-related Services in Deregulated Railway Markets- Learning from Swedish, Danish and British Experiences. Research Reports of the Finnish Transport Agencies.- No 26. 124 p. Retrieved from https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Liikennevirasto/lts_2012-26_organizing_the_rail-related_web.pdf

THE NEED FOR REDUCING LOGISTICS COSTS AT INDUSTRIAL TRANSPORT ENTERPRISES

N. V. Gritsenko, Ph. D (Econ.), Associate Professor, Ukrainian State University of Railway Transport

Methods. This article substantiates the need to implement fundamental principles of logistics at a production transport enterprise, positioning them as the main systemic factor in increasing logistics efficiency and, as a result, reducing the total costs of the enterprise.

Results. According to the results of the conducted scientific and theoretical analysis, it was found that Ukrainian production transport enterprises have ineffective management of logistics processes. This is an argument for the need to improve methods for reducing logistics costs of transport production enterprises that arise at all stages of the reproduction cycle. It was found that in the pursuit of reducing logistics costs, it is extremely important to conceptualize a production transport enterprise as a single logistics system. This system should be characterized by coordination and integration of all structural elements together with a thorough study of each business process. The issue of reducing the total logistics costs of a transport production enterprise is investigated. Novelty. An

improved model for reducing logistics costs of transport production enterprises that arise at all stages of the reproduction cycle has been developed.

Novelty. A universal model of a comprehensive approach to reducing logistics costs of a transport production enterprise was developed and grouped by the author by fundamental aspects, taking into account three main areas (cost determination system; cost timeframe; cost composition).

Practical value. The obtained conclusions have applied significance for the mechanism of reducing costs at production transport enterprises of Ukraine. The elements of the proposed model function on the basis of cost control at the main three stages, which is the main tool for their regulation. Special attention is paid to the elements of the presented model, on the basis of which the statement is proved that it meets all the requirements for reducing costs and will be an optimal and practical lever to influence the minimization of costs of a production transport enterprise.

Keywords: logistics, logistics costs, type of costs, operational approach, supply logistics, production logistics, subdivision logistics, cost control.

Надійшла до редакції 22.04.25 р.