

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
 ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ, АДМІНІСТРУВАННЯ ТА ТУРИЗМУ
 Кафедра менеджменту та адміністрування

ДИПЛОМНА РОБОТА

Удосконалення системи транспортного
обслуговування підприємства (на
прикладі Солодового заводу ПрАТ
«Оболонь», смт. Чемерівці, Кам'янець-Подільський р-н, Хмельницька обл.)
 Назва теми

Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)

Галузь знань 07 Управління та адміністрування
 Шифр і назва галузі

Спеціальність 073 Менеджмент
 Шифр і назва спеціальності

Освітня програма Менеджмент
 Назва

Шифр КРМН.020201.02.00.ПЗ

Виконав студент 4 курсу група МН(БА)20-2
 Шифр



Підпис

Ростислав ЯРОВИЙ
 Ім'я, ПРІЗВИЩЕ

Керівник канд. екон. наук, доцент
 Наукова ступінь, звання



Підпис

Наталія КАРВАЦКА
 Ім'я, ПРІЗВИЩЕ

Нормоконтролер ст. викон. кадр. ММ



Підпис

Ірина ГРАБОВСЬКА
 Ім'я, ПРІЗВИЩЕ

До захисту допускаю:

Завідувач кафедри менеджменту
 та адміністрування



Підпис

Ніла ТЮРИНА
 Ім'я, ПРІЗВИЩЕ

14 06 2024 р.

Хмельницький 2024

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет управління, адміністрування та туризму
 Кафедра менеджменту та адміністрування
 Рівень вищої освіти першої (бакалаврський)
 Галузь знань 07 Управління та адміністрування
 Шифр, назва
 Спеціальність 073 Менеджмент ОП «Менеджмент»
 Шифр, назва спеціальності та освітньої програми

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Завідувач кафедри

" 18 " 02 2024 р.

ЗАВДАННЯ
 НА ДИПЛОМНУ РОБОТУ

Яровий Ростислав Сергійович

Прізвище, ім'я, по батькові студента

1. Тема роботи «Удосконалення системи транспортного обслуговування підприємства (на прикладі Солодового заводу ПрАТ «Оболонь», смт.Чермерівці, Кам'янець-Подільський р-н, Хмельницька обл.)»

керівник роботи Карвацка Наталія Станіславівна, к.е.н. доц. кафедри МА

Прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання

Затверджено наказом ректора університету від 15.02 2024 р. № 8 дод. 7

2. Строк подання студентом роботи на кафедру 15.06. 2024 р.

3. Вихідні дані до проекту (роботи) законодавчі та нормативні акти, аналітичні та статистичні матеріали стосовно теми проекту, бухгалтерська, статистична звітність та аналітичні матеріали ПрАТ «Оболонь».

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)









1. Теоретичні та методичні основи формування та функціонування транспортного господарства на підприємстві 2. Дослідження діяльності прат «оболонь» та оцінка транспортної роботи підприємства 3. Напрями оптимізації транспортної роботи ПрАТ «Оболонь».

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

Результати дослідження знайшли відображення в 9 таблицях ілюстративного матеріалу: Рис.1 Основні складові, які характеризують транспортний процес. Рис. 3 Основні технологічні схеми процесу перевезення вантажів. Таблиця 2.1 – Основні техніко-економічні показники ПрАТ «Оболонь» за 2021-2023 рр.). (Таблиця 2.2 - Аналіз

рентабельності ПрАТ «Оболонь» за 2021–2023 рр.), (Таблиця 2.3 – Аналіз елементів операційних витрат на ПрАТ «Оболонь» за 2021-2023 рр.), (Таблиця 2.4 – Зміна структури оборотних активів ПрАТ «Оболонь» 2021-2023 рр.), (Таблиця 3.1 - Склад автопарку ПрАТ «Оболонь»), (Таблиця 3.2 - Характеристика перевізників), (Таблиця 3.3 Планові витрати на експлуатацію автомобіля), (Таблиця 3.4 Порядок виплати кредиту).

6. Консультанти розділів дипломної роботи:

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1. Теоретико-методичний	Карвацка Н.С., доц. каф. МА		
2. Дослідницько-аналітичний	Карвацка Н.С.		
3. Проектно-рекомендаційний	Карвацка Н.С., доц. каф. МА		
4. Нормоконтроль	Грабовська І.В., ст. викл. каф. МА		

7. Дата видачі завдання 15.02.2024

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Пор. №	Назва етапів (розділів) дипломної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вибір теми дипломної роботи	лютий 2024	
2.	Одержання індивідуального завдання	березень 2024	
3.	Складання календарного плану графіка написання дипломної роботи	березень 2024	
4.	Підготовка до виконання дипломної роботи: підбір та вивчення літератури, збір необхідної інформації до обраної теми	квітень 2024	
5.	Уточнення теми дипломної роботи та календарного плану-графіка, виходячи зі специфіки базового підприємства	квітень 2024	
6.	Виконання першого розділу	травень 2024	
7.	Виконання другого розділу	червень 2024	
8.	Виконання третього розділу	червень 2024	
9.	Написання висновків	червень 2024	
10.	Здача роботи науковому керівнику	червень 2024	
11.	Доопрацювання дипломної роботи з урахуванням зауважень наукового керівника	червень 2024	
12.	Написання та оформлення роботи в остаточному варіанті	червень 2024	
13.	Попередній захист дипломної роботи на кафедрі	червень 2024	
14.	Одержання відгуку наукового керівника	червень 2024	
15.	Одержання рецензії зовнішнього рецензента	червень 2024	
16.	Захист дипломної роботи	червень 2024	

Студент


(Підпис)

Керівник роботи


(Підпис)

І.С. Грабовий
(Ініціали, прізвище)

Н.С. Карвацка
(Ініціали, прізвище)

АНОТАЦІЯ

Яровий Р.С. Удосконалення системи транспортного обслуговування підприємства (на прикладі Солодового заводу ПрАТ «Оболонь», смт.Чемерівці, Кам'янець-Подільський р-н, Хмельницька обл.). Керівник роботи – канд. екон. наук., доцент кафедри менеджменту та адміністрування Карвацка Н.С. Дипломна робота бакалавра: 43 сторінки, містить 9 таблиць, 9 рисунків та 31 джерела посилання.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛОГІСТИКА, ТРАНСПОРТНА ОПЕРАЦІЯ, АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.

У даній роботі розглянуто та узагальнено існуючі теоретико-методичні питання оптимізації транспортної діяльності підприємств. У роботі описано сутність транспортних операцій, планування доставки вантажів, а також враховано системний підхід до оцінки транспортних операцій.

Для визначення ефективності запропонованих заходів вивчено техніко-економічний стан ПАТ «Оболонь» та враховано систему транспортного обслуговування підприємства.

На основі аналізу транспортної діяльності ПАТ «Оболонь» були сформульовані рекомендації з покращення у двох напрямках: пошук найбільш підходящого перевізника та збільшення автопарку підприємства. Зміна перевізника дає змогу вибрати найкращого перевізника на основі обраних критеріїв, а розширення парку допоможе зекономити на доставці та безпосередньо виконувати важливі замовлення.

Проведені розрахунки показують, що запропонований проект є рентабельним і його реалізація на підприємстві можлива в майбутньому.

28.06.2024



ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
1 ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ГОСПОДАРСТВА НА ПІДПРИЄМСТВІ.....	8
1.1 Роль транспорту у розвитку виробничих підприємств.....	8
1.2 Характеристика та особливості транспортних процесів на підприємстві	11
1.3. Сутність та економічний зміст функціонування транспортного господарства підприємства	
2 ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАТ «ОБОЛОНЬ» ТА ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВА	23
2.1 Середовище функціонування ПРАТ «ОБОЛОНЬ»	23
2.2 Аналіз основних техніко-економічних показників діяльності ПРАТ «ОБОЛОНЬ»	26
2.3 SWOT- аналіз діяльності підприємства	32
3 НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ РОБОТИ ПРАТ «ОБОЛОНЬ».....	36
3.1 Оцінка транспортної роботи ПрАТ «Оболонь».....	36
3.2 Рекомендації щодо удосконалення транспортної роботи ПрАТ «Оболонь»	37
3.3 Обґрунтування доцільності аутсорсингу транспортних процесів та розширення автопарку ПрАТ «Оболонь»	42
ВИСНОВКИ.....	49
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	50
ДОДАТКИ.....	554

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. У міру розвитку ринкової економіки посилюється і розвиток конкуренції, що сприяє пошуку нових шляхів розвитку. Сьогодні жодна виробнича діяльність неможлива без логістики. Логістика має значний вплив на діяльність компанії та сприяє її ефективності та конкурентоспроможності. Транспорт є однією з важливих складових логістичних систем підприємства. Це впливає на вартість доставки замовлення, своєчасну доставку, що позитивно впливає на задоволеність клієнтів і репутацію компанії. Ефективна транспортна система мінімізує витрати, покращує екологію та забезпечує ефективність управління вантажами. Це особливо важливо, коли ми стикаємося з такими сучасними проблемами, як війна та загальна економічна нестабільність, яку вона приносить.

Мета дипломної роботи - покращити теоретично можливу основу оптимізації транспортної системи на підприємстві та дати практичні рекомендації щодо оптимізації діяльності.

Відповідно, в дипломній роботі поставлені та вирішені наступні завдання:

- Розгляд теоретичних основ процесу транспортування
- Розгляд методологічних підходів до оцінки транспортної логістики на підприємстві, враховуючи умови роботи ПрАТ "Оболонь"
- Аналіз показників економічної та фінансової діяльності ПрАТ "Оболонь"
- Оцінка наявного транспортного парку ПрАТ "Оболонь" та обґрунтування причин для його розширення
- Оцінка наявних фірм-контрагентів в галузі логістики та постачання підприємства та вибір найкращих, за критерієм ціна-якість наданих послуг

- Оцінка впливу вищенаведених заходів на покращення ефективності транспортної системи ПрАТ "Оболонь"

Предметом даної роботи є ряд теоретичних, методологічних і практичних напрямків оптимізації транспортних операцій. Об'єкт транспортна підсистема ПрАТ"Оболонь".

У дипломній роботі використовуються такі методи, як статистичний аналіз, порівняльний аналіз та графічний аналіз.

Базою знань для написання дипломної роботи послужила наукова робота вітчизняних вчених в області транспортної логістики. Статистична та фінансова звітність ПрАТ"Оболонь"; інформаційно-аналітичні матеріали, інтернет-ресурси.

Дана дипломна робота має на меті розробку заходів для оптимізації транспортної системи ПрАТ" Оболонь" та вдосконалення транспортної логістики підприємства.

Робота складається з вступу, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Об'єм основного тексту викладено на 43 сторінки. Робота включає 9 таблиць. Список використаних джерел містить 33 найменування і складається з 3 сторінок. Робота має 8 додатків, які викладені на 11 сторінках.

1 ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ГОСПОДАРСТВА НА ПІДПРИЄМСТВІ

1.1 Роль транспорту у розвитку виробничих підприємств

Особливості формування та реалізації компанії визначаються, перш за все, характеристикою та виробництвом.

Сучасний сектор відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки України, забезпечуючи зв'язок між виробництвом і споживанням. З одного боку, розвиток транспорту є каталізатором економічного розвитку, а з іншого – залежить від рівня розвитку. У міру того, як українська економіка стає більш інтегрованою в європейську та світову економіку, зростають і вимоги до стану вітчизняної транспортної галузі. Це означає зміцнення регіональних відносин і зближення обсягів торгівлі.

Транспорт, як одна з фундаментальних галузей економіки, покликаний задовольняти потреби населення і суспільного виробництва в транспорті, забезпечуючи рух матеріальних благ від первинних складів до кінцевих споживачів.

Транспорт є засобом забезпечення територіального сполучення, визначальним чинником ефективності розвитку та перерозміщення продуктивних сил у віддалених районах країни. Торгівля в розвинених країнах все більше стає органічною складовою складних виробничо-торговельних систем, що охоплюють всю економіку, значно підвищуючи ефективність. Функція загальної транспортної мережі полягає в продовженні виробничого процесу в секторі розподілу. При цьому продукція, вироблена за встановленою

номенклатурою та якістю, повинна надходити споживачам у бездоганному стані та своєчасно. Іншими словами, транспорт є ланкою, що поєднує виробництво і споживання. Тому він відіграє важливу роль у початку репродуктивного процесу.

У сучасному розумінні транспорт – це не тільки засіб розширення виробничих процесів чи задоволення соціальних потреб населення, а й галузь, яка надає широкий спектр професійних послуг. В умовах конкуренції на ринках товарів і послуг, крім мінімізації витрат, більш важливим стає мінімізація часу, необхідного для того, щоб товари досягли споживачів. Зважаючи на вищезазначене, рівень перевезень у нинішній економіці зростає [12].

Транспорт має інформаційний характер, оскільки є загальною умовою матеріального виробництва. Він може активно впливати на прогресивні виробничі процеси, збільшуючи або зменшуючи вагу готової продукції, палива та сировини протягом циклу. У цьому відношенні вплив транспорту на матеріальне виробництво подібний до впливу географічного середовища, корисних копалин, природних ресурсів та інших природних ресурсів і може розглядатися як загальна умова виробництва.

Подвійна роль транспорту полягає в тому, що він, з одного боку, належить до матеріального виробництва, оскільки розширює виробничий процес, здійснюючи перевезення, а з іншого — до сфери послуг, оскільки надає транспортні послуги. Організація та ціль. У міжнародних економічних відносинах транспортний сектор визначається тим, що на відміну від інших експортоорієнтованих галузей економіки з обмеженим прибутком транспорт може відновити експортний потенціал. Транспорт впливає на національну та місцеву економіку. Слід зазначити, що після аналізу проведеного огляду наукової літератури дослідники стверджують, що віднесення посттравматичних захворювань до вторинних захворювань є некоректним.

Відзначаючи критичну важливість оперативних заходів, дослідники зазначають, що оперативна ефективність часто визначає не тільки швидкість виконання виробничих процесів, але й їх програм.

Однією з основних особливостей діяльності транспортних компаній є залежність їх виробничої діяльності від відправників і одержувачів вантажів, що визначає обсяг, напрямок і повноту перевезень, а також ступінь розвитку технічних засобів перевезення вантажів.

Враховуючи вигідне географічне положення України, важливим завданням є визначення поняття «транспортний потенціал» та його співвідношення з іншими визначеннями. Визначає потенціал громадського транспорту як складову загального становлення держави, яка формує можливості та умови для забезпечення громадським транспортом суб'єктів економічних відносин наступних рівнів. В окремих складських приміщеннях (сухі склади, необхідний потенціал кадмію, потенціал інформаційної структури тощо) транспортний потенціал, транспортний потенціал і транспортний потенціал збігаються (рисунок 1.4).

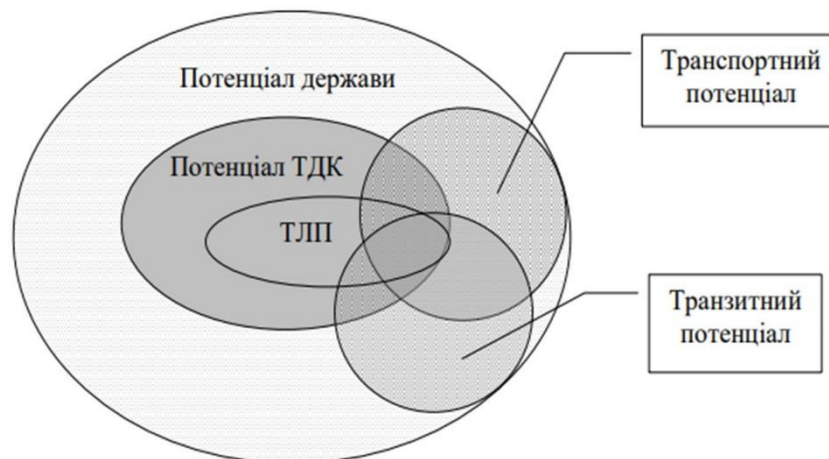


Рисунок 1.4 - Взаємозв'язок понять щодо транспортного формування

У деяких наукових працях потенціал передачі характеризується кількістю доступних споживачів передачі в одиницях енергії та обсягом

роботи з передачі, яку може виконати нормативний розрахунок споживачів передачі компанії в певний час.

1.2 Характеристика та особливості транспортних процесів на підприємстві

Транспортним процесом (далі – ТП) називається сукупність операцій з вантажем (предметами праці) та транспортними засобами (далі – ТЗ), в результаті чого вантажі змінюють своє положення у просторі та часі.

Основні складові, які характеризують ТП, наведено на рис. 1.2.



Рисунок 1.2 - Основні складові, які характеризують транспортний процес

Отже, транспортний процес – це комплекс операцій, пов'язаних з переміщенням вантажів і пасажирів, включаючи підготовчі й заключні операції, що відбувається в умовах зовнішнього середовища.

На рис. 1.3 зображено основні технологічні схеми процесу перевезення вантажів. Аналіз схем процесу перевезення вантажів показує, що в будь-якому процесі перевезення є етапи, властиві тільки вантажу, етапи, властиві тільки РС, і спільні етапи.

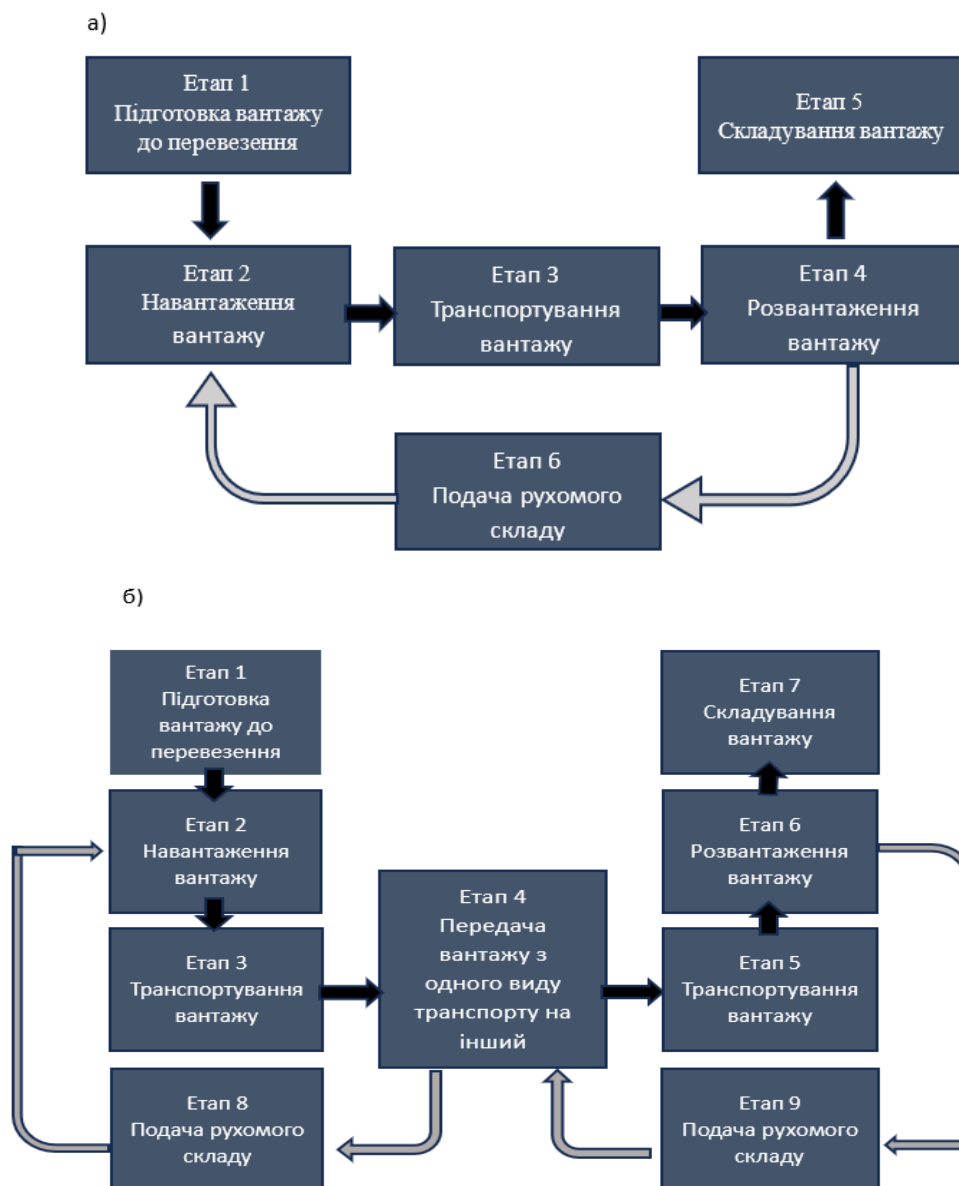


Рисунок 1.3 - Основні технологічні схеми процесу перевезення вантажів: а – одним видом транспорт; б – декількома видами транспорту

Спільні етапи – це навантаження, транспортування й розвантаження. Різні етапи – подача РС під навантаження, підготовка вантажу до відправлення, зберігання вантажу в пункті виробництва й проміжних пунктів, складування й т. ін. Таке положення ускладнює однозначність поняття процесу перевезення. З позиції автотранспортних підприємств, коли на перший план виходять питання підвищення ефективності використання РС, скорочення часу обороту РС, для виконання процесу перевезення вантажу необхідно, крім транспортування вантажу, виконати його навантаження й розвантаження, а також подати РС під навантаження, тобто виконати ТП.

Процес перевезення – сукупність операцій від моменту підготовки вантажу до відправлення, до моменту одержання вантажу вантажо-одержувачем, пов'язаних з переміщенням вантажу в просторі (етапи 1–2–3–4–5 рис. 1.3 а) або етапи 1–2–3–4–5–6–7 (рис. 1.3 б).

Процес переміщення – сукупність навантажувальних операцій у пункті навантаження, перевантажувальних операцій у пунктах передачі вантажу з одного виду транспорту на інший, проміжного зберігання вантажу, транспортування й розвантажувальних операцій у пункті розвантаження (етапи 2–3–4 рис. 1.3 а) або етапи 2–3–4–5–6 рис. 1.3 б).

Транспортний процес – сукупність операцій навантаження в навантажувальному й перевантажувальному пунктах, транспортування, розвантажувальних операцій у пунктах передачі вантажу з одного виду транспорту на інший і пункті розвантаження й подачі РС під навантаження (етапи 2–3–4–6 рис. 1.3 а) або етапи 2–3–4–8 і 4–5–6–9 рис. 1.3 б).

Цикл транспортного процесу – виробничий процес з перевезення вантажу, коли виконуються етапи подачі РС під навантаження, навантаження, транспортування й розвантаження вантажу. Закінчений цикл ТП називається їздою (етапи 2–3–4–6 рис. 1.3 а) або 2–3–4–8 або 4–5–6–9 рис. 1.3 б).

Операція переміщення – частина процесу переміщення, яку виконують за допомогою одного або системи спільно діючих механізмів або вручну.

Транспортування – операція переміщення вантажу певним маршрутом від місця навантаження до місця розвантаження або перевантаження (етап 3 рис. 1.22 а) або етап 3 та етап 5 рис. 1.22 б).

Нагромадження – операція зосередження в процесі переміщення в одному місці необхідної кількості переміщуваних однорідних вантажів з причин (вимог) виробництва або інших.

Пакетування – операція укрупнення вантажної одиниці укладанням більш дрібних одиниць на загальний піддон або в тару більшого розміру в строго встановленому порядку з певною просторовою орієнтацією, і якщо буде потреба наступним скріпленням пакета.

Складування – операція розміщення вантажів у певному порядку для зберігання або тимчасового нагромадження.

Навантаження – операція переміщення вантажу з місця постійного зберігання або тимчасового нагромадження на ТЗ.

Розвантаження – операція переміщення вантажу з ТЗ на місце постійного зберігання або тимчасового нагромадження.

Перевантаження – операція переміщення вантажу з одного ТЗ на інше або з одного місця зберігання на інше.

Транспортна партія – сукупність однорідних вантажних одиниць, які одночасно переміщуються за одним загальним маршрутом та одним транспортним документом.

Транспортна продукція – маса вантажу в натуральному вираженні, що доставлена від місця виробництва до місця споживання.

Елементи транспортного процесу наведено на рис. 1.4.



Рисунок 1.4 - Елементи транспортного процесу

Правильну організацію транспортного процесу наведено на рис. 1.5.

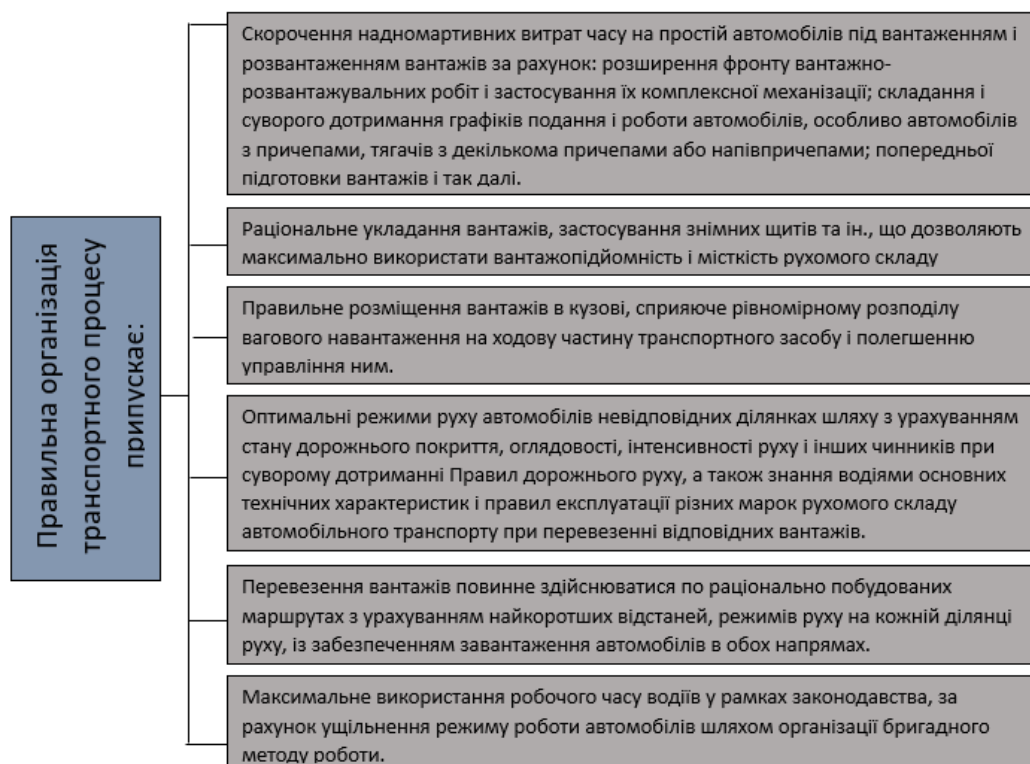


Рисунок 1.5 - Правильна організація транспортного процесу

Перевезення вантажів, вантажні і експедиційні операції є основними функціями транспортного господарства.

Функції транспортного господарства заводу не обмежуються тільки переміщенням вантажів. Організація внутрішньозаводського транспорту і його робота чинять безпосередній вплив і на хід виробничого процесу, і на собівартість продукції, що випускається. Від роботи транспорту залежать ритмічна робота робочих місць, ділянок і цехів, а також рівномірний випуск заводом готової продукції.

1.3 Сутність та економічний зміст функціонування транспортного господарства підприємства

На середніх і невеликих підприємствах створюється єдиний транспортний цех.

У будь-якому разі транспортне господарство підприємства очолює начальник транспортно-технологічного відділу.

До складу відділу входять:

- технічне бюро,
- бюро організації перевезень,
- диспетчерська служба,
- бюро тари.

Основними завданнями транспортного господарства є:
пересування предметів праці, палива, готової продукції тощо відповідно до вимог виробничого процесу;

ефективне використання транспортних засобів і праці транспортних робітників;

механізація і автоматизація транспортних і вантажно-розвантажувальних робіт;

зниження собівартості перевезень;

забезпечення погодженості транспортних операцій з вимогами технологічного процесу виробництва;

підтримання у робочому стані усіх транспортних і вантажно-розвантажувальних засобів.

Організація транспортного господарства підприємства передбачає виконання таких робіт:

аналіз ефективності використання транспортних засобів у часі та за продуктивністю;

вибір і обґрунтування використання транспортних засобів;

розрахунок норм і нормативів потреб та витрат матеріальних ресурсів на експлуатаційні та ремонтні потреби транспортного господарства;

складання балансів вантажообігу та проектування схем вантажопотоків;

оперативно-календарне планування транспортних операцій;

диспетчеризація роботи транспорту;

облік і контроль використання транспортних засобів;

розроблення і впровадження заходів з удосконалення транспортних схем забезпечення виробничого процесу та обслуговування виробництва;

розробка пропозицій з мотивації ефективної роботи транспортного господарства;

стратегічне планування оновлення транспортних засобів.

Підприємства використовують різні транспортні засоби, склад і номенклатура яких залежить від типу і масштабів виробництва, виду продукції, технології, розміщення цехів та ступеня переробки сировини тощо. Залежно від цього підприємство може мати такий транспорт:

за видом і призначенням – залізничний, річковий, автомобільний, авіаційний, механічний, трубопровідний, пневматичний та ін.;

за характером дії – періодичної та неперервної дії;

за видами виконуваних робіт – міжцеховий, який виконує перевезення вантажів на території підприємства між цехами і складськими приміщеннями; внутрішньоцеховий, який забезпечує переміщення вантажів між робочими місцями за ходом технологічного процесу; для зовнішніх перевезень – для перевезення вантажів від зовнішніх постачальників і вивезення готової продукції безпосередньо споживачам або на залізничні станції, порти та ін.

Крім цього, до внутрішніх належать транспортні засоби для переміщення вантажів у горизонтальному і вертикальному напрямках, а саме:

стаціонарні транспортні пристрої (трубопроводи, конвеєри, транспортери тощо, які переміщують продукти виробництва у горизонтальному, вертикальному або похилому напрямках.);

пересувні транспортні засоби (підйомники, електрокари, автотранспортери, автомобілі та ін..

Розрізняють дві основні схеми маршрутів перевезення вантажів – маятникову та кільцеву .

Маятникова система передбачає зв'язок між двома пунктами і може мати такі варіанти повернення транспорту: пустий (односторонній або віялом) та з вантажем (двосторонній маятник).

Кільцева система перевезення вантажів передбачає послідовну доставку вантажів з одного пункту в інший з наступним поверненням транспорту у вихідний пункт. Можливі два варіанти цієї системи – зростаючий вантажопотік і згасаючий.

Уся сукупність транспортних операцій на підприємстві здійснюється за допомогою 3-х взаємопов'язаних видів транспорту:

- зовнішнього,
- міжцехового,
- внутрішньоцехового.

Зовнішній транспорт забезпечує зв'язок підприємства з приймальними пунктами, транспортом загального користування (залізничними станціями,

портами, аеропортами), а також зі складами місцевих контрагентів (сторона в договорі).

Внутрішньо цеховий транспорт призначений для виконання транспортних операцій в межах окремого цеху. В свою чергу він поділяється на:

- 1) загальноцеховий (перевезення вантажів між цеховими складами, дільницями, лініями),
- 2) міжопераційний – забезпечує зв'язок між окремими робочими місцями.

Управління внутрішньо цеховим транспортом є функцією керівників відповідних цехів.

Міжцеховий транспорт – використовується для перевезень вантажів по території підприємства між його цехами, службами, складами. Управління зовнішнім та міжцеховим транспортом покладено на начальника транспортного відділу або начальника транспортного цеху.

У процесі управління транспортним господарством визначаються потоки вантажів та обсяги перевезень, здійснюється вибір і встановлюється необхідна кількість транспортних засобів, складаються плани перевезень вантажів, виконується оперативне регулювання транспортного обслуговування виробництва. В основу планування транспортного господарства беруть визначення вантажопотоків, тобто кількості вантажів (у тоннах, кубометрах, шт.), що переміщуються в заданому напрямку на певну відстань за конкретний проміжок часу.

Розміри і маршрути окремих потоків вантажів розраховуються на базі виробничої програми підприємства, норм витрат матеріальних ресурсів і відстані перевезень. Сума всіх вантажопотоків, здійснюваних усіма видами транспорту, становить річний загальний обсяг перевезень вантажів.

Вибір видів транспортних засобів залежить від:

- 1) обсягів перевезень,
- 2) габаритів і фізико-хімічних властивостей вантажів,

3) відстані та напрямків їхнього переміщення.

В основі планування лежать дві групи показників:

1) кількісні (вантажооборот, обсяг навантажувально-розвантажувальних робіт),

2) якісні (швидкість руху, вантажопідйомність, питома вага холостих пробігів).

Вантажооборотом називається кількість наявного переміщеного, відправленого вантажу за звітний період (рік, місяць, квартал).

Складання плану роботи транспортного господарства починається з розрахунку двох складових обсягів вантажообороту, а саме зовнішнього і внутрішнього. Отримані дані зводяться до так званої шахматної відомості.

Шахматна відомість – це таблиця, в якій по вертикалі фіксують відправників, по горизонталі – отримувачів вантажу. В точці перетину фіксується обсяг вантажу і номенклатура.

Організаційна структура транспортної служби невеликих промислових підприємств зазвичай має вигляд, що наведений на рис. 1.6 В обов'язки диспетчерського бюро входить організація перевезень вантажів, оперативне управління транспортними засобами і координація вантажних перевезень з іншими підрозділами підприємства. Основою для оперативного планування перевезень, які здійснює диспетчерське бюро, є плани служб збуту і постачання, виробничих цехів, допоміжних та адміністративних підрозділів.

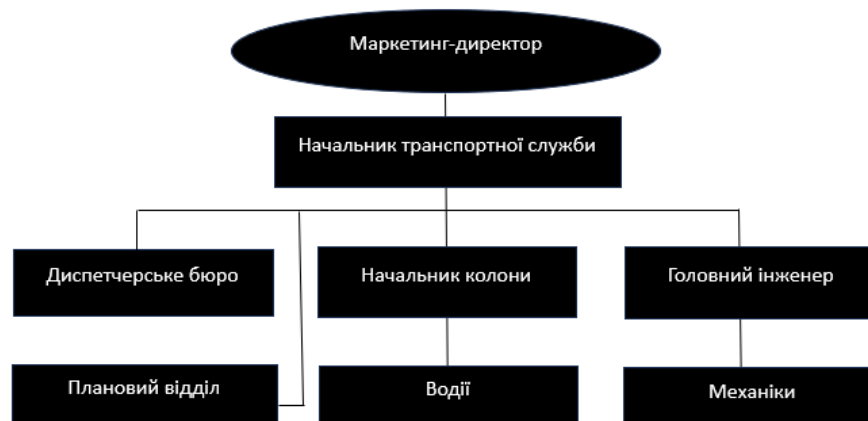


Рисунок 1.6 - Організаційна структура транспортної служби

Завдання планового відділу - узагальнення та аналіз результатів діяльності транспортної служби, розробка перспективних планів перевезень та їхня оптимізація, техніко-економічний аналіз діяльності транспортної служби.

Начальник колони здійснює лінійне керівництво персоналом колони, а головний інженер відповідає за технічний стан транспортних і вантажних засобів та керує ремонтно-технічним персоналом. [21]

Аналогічно до персоналу інших підрозділів підприємства персонал транспортної служби має відповідати вимогам посадових інструкцій. Так, наприклад, водій мусить мати досвід роботи, права водія відповідної категорії, знати матеріальну частину транспортного засобу, мати навички проведення технічного обслуговування (ТО) та самостійно усувати дрібні пошкодження. До деяких водіїв можуть висуватися специфічні вимоги, зокрема навички проведення вантажно-розвантажувальних робіт і т.п. Механік ремонтного персоналу мусить мати високі знання в галузі матеріально-технічної частини транспортних засобів, навички з проведення поточного і середнього ремонту транспортних засобів; якісно і швидко проводити діагностику пошкоджень, а також мати відповідні знання з електротехніки та паливно-мастильних матеріалів.

Витрати на утримання транспортної служби промислового підприємства включають витрати на утримання транспортного парку; витрати на утримання адміністративного апарату. До останнього належать начальник транспортної служби, персонал диспетчерського та планового відділів. Це джерело витрат поділяється на заробітну плату адміністративного персоналу, що належить до витрат на утримання служби, і загальноадміністративні витрати (придбання канцтоварів, оформлення документації і т.п.), що включаються до адміністративних витрат всього підприємства.

Витрати на заробітну плату визначають на основі штатного розкладу і посадових окладів, що встановлює керівництво підприємства.

Витрати на утримання транспортного парку поділяють на: експлуатаційні витрати, які визначають на основі норм витрачання пального,

паливно-мастильних матеріалів, автогуми, запасних частин для планових ремонтів; витрат на оплату праці основного персоналу.

Висновок до розділу 1. Транспортний процес – це комплекс операцій, пов'язаних з переміщенням вантажів і пасажирів, включаючи підготовчі й заключні операції, що відбувається в умовах зовнішнього середовища. Перевезення вантажів, вантажні і експедиційні операції є основними функціями транспортного господарства.

Функції транспортного господарства заводу не обмежуються тільки переміщенням вантажів. Організація внутрішньозаводського транспорту і його робота чинять безпосередній вплив і на хід виробничого процесу, і на собівартість продукції, що випускається. Від роботи транспорту залежать ритмічна робота робочих місць, ділянок і цехів, а також рівномірний випуск заводом готової продукції.

2 ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАТ «ОБОЛОНЬ» ТА ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВА

2.1 Середовище функціонування ПРАТ «ОБОЛОНЬ»

Приватне акціонерне товариство "Оболонь" розташоване в Києві, Оболонський район, юридична адреса - вулиця Богатирська, 3.

Форма власності: приватна власність.

Організаційно-правова форма управління: акціонерне товариство.

Корпорація "Оболонь" об'єднує основні заводи, 2 самостійних цехи, 2 дочірніх підприємства і 4 підприємства з правами юридичної особи. Всього в компанії працює близько 7,5 тис.осіб.

Основні заводи:

- в Києві: ПрАТ "Оболонь" (виробництво пива, безалкогольних напоїв, мінеральної води, пивних гранул тощо);

- Солодовий завод у смт. Чемерівці, Хмельницька область (виробництво солоду);

- Завод в Олександрії, Кіровоградська область (Виробництво безалкогольних та слабоалкогольних напоїв, переробка ПЕТ-пляшок, виробництво бандажних стрічок);

Дочірні компанії:

- ДП ПрАТ "Оболонський пивоварний завод "Зіберт", Фастів, Київська область. (Виробництво пива, безалкогольних напоїв, квасу).

- ДП ПрАТ "Оболонь Красилівське", Красилів, Хмельницька область (виробництво мінеральної води, слабоалкогольних та безалкогольних напоїв);

Компанії з корпоративними правами:

- ПАТ "Охтирський пивоварний завод", м.Охтирка, Сумська область. (виробництво пива, безалкогольних напоїв та солоду);
- ПрАТ "Бершадський Комбінат", м.Бершадь, Вінницька область. (виробництво слабоалкогольних напоїв, збір і зберігання ячменю).
- ПрАТ" Дятьківці", Коломия, Івано-Франківська область (виробництво снєків, збирання та зберігання ячменю).
- ТОВ "Оболонь Агро", смт. Чемерівці, Хмельницька область (сільськогосподарське виробництво, вирощування ячменю, великої рогатої худоби та свиней).
- ПрАТ "Рокитнівський скляний завод", с. Рокитне, Рівненська область. (виробництво скляної тари).

Організаційна структура управління поєднує в собі різні форми і підходи, основою яких є лінійно-функціональна модель, яка базується на щільному поєднанні лінійних і функціональних зв'язків між структурними підрозділами, де лінійні ланки приймають рішення і забезпечують розподіл управлінської праці, безпосередньо керуючи об'єктами, в той час як функціональні забезпечують консультації, повідомлення, планування, контроль, координати і т. д.

Організаційна структура управління "Оболонь" має складний характер і включає в себе різні форми і підходи. Підприємство в цілому має систему організаційного управління змішаними підрозділами, що охоплює як регіони, так і продукти. Централізоване управління засноване на лінійній функціональній моделі, яка пов'язує ланки між структурними підрозділами і забезпечує делегування роботи, де завданням лінійних ланок є забезпечення безпосереднього керівництва і прийняття рішень, а функціональних - консультування, планування, контроль, координація процесів і інформування.

Лінійна функціональна структура забезпечує горизонтальний розподіл персоналу за сферами діяльності і вертикальний ланцюжок підпорядкування нижчестоящих рівнів вищому керівництву.

ПрАТ «Оболонь» є однією з найбільш динамічних пивоварних заводів і посідає провідне місце в пивоварній промисловості України. З точки зору стратегії розвитку рентабельності, рентабельність компанії в цій галузі є найвищою, а темпи виробництва збільшуються з кожним роком. Все це призводить до необхідності розробки та впровадження конкурентної стратегії подальшого розвитку галузі [6]

Одним з головних стандартів конкурентоспроможності ПрАТ "Оболонь" є висока якість продукції та відповідність кращим світовим технологіям виробництва.

Вітчизняна пивоварна галузь розвивається в основному за рахунок великих і середніх підприємств. В Україні лише 4 пивоварні займають понад 94% внутрішнього ринку, але невеликі пивоварні поступово зростають, і їх частка на українському ринку пива становить 5,9%. Ринок поступово досягає насичення. Щоб поліпшити поточну ситуацію, необхідно підкреслити унікальність ряду пивних продуктів: виробництва солоду, квасу або ексклюзивної продукції роздрібною мережі. Введення таких заходів дозволяє пивоварам збільшити свою частку на внутрішньому ринку.

Основною місією ПрАТ "Оболонь" є забезпечення споживачів високоякісними натуральними напоями за доступною ціною.

Метою даної діяльності є вихід на нові ринки збуту, збільшення прибутку і повне задоволення потреб споживачів.

В процесі своєї діяльності ПрАТ "Оболонь" зокрема:

- займається виробництвом пива, безалкогольних та слабоалкогольних напоїв, мінеральної води, солоду та соків, вуглекислоти, пластикових пляшок, товарів народного споживання;
- здійснює видобуток артезіанської води та мінеральних вод для задоволення потреб власних виробничих потужностей, які включають в себе

виробництво солоду, забезпечення підприємств водопостачання та виробників мінеральної води.

- Здійснює внутрішні та міжнародні вантажоперевезення, наземні автомобільні, залізничні та морські вантажоперевезення.

- займається роздрібною та оптовою торгівлею.

Більшу частину доходу ПрАТ «Оболонь» отримує від виробництва пива (48% всього обсягу реалізації продукції), безалкогольних напоїв (34%), мінеральної води – 15% , слабоалкогольних напоїв – 2%, сидр – 1%. (рис.2.1)

Виробництво «Оболонь» відоме такими торговими марками, як «Carling», «Злата Прага», «Десант», «Zibert», «Оболонь», «Nike», безалкогольні напої «Живчик», «Ситро», «Лимонад», «Кола Нова», мінеральні води «Прозора» та «Оболонська», а також слабоалкогольні напої «Ром-Кола», «Джин Тонік», «БрендіКола». Вигідним для забезпечення стійкого розвитку підприємства є власне виробництво таких промислових товарів як пивоварний солод, гранульована пивна дробина та пакувальна стрічка з переробленої ПЕТ-тари [27, 17].

2.2 Аналіз основних техніко-економічних показників діяльності ПРАТ «ОБОЛОНЬ»

Розглянемо основні техніко-економічні показники досліджуваного підприємства (додаток Б, таблиця Б.1-Б-3). Чистий дохід спадав до 2022 року, але в 2023 році він зріс на 14,5% в порівнянні з 2021 роком і становить 590398тис. грн.

Собівартість також зросла в порівнянні з 2022 роком на 14,8% і становить 470632 тис. грн.. Така зміна може бути спричинена зростанням ціни

на закупки або збільшенням обсягів виробництва.

Дивлячись на те, що витрати на 1 грн продукції зменшились, то зростання собівартості спричинило збільшення обсягу випуску продукції.

Рентабельність і чистий прибуток, оскільки є взаємозалежними елементами, то логічно говорити за них разом, тож ми бачимо що з кожним роком ці показники зменшуються. Вартість основних фондів зменшилась за останні 3 роки на майже 10%.

Виробничі запаси збільшились на 50% в порівнянні з 2022 роком і становлять 56400 тис. грн. Готова продукція зросла на 52% і становить 18251 тис. грн.

Дивлячись на розрахунки, можемо з впевненістю сказати, що на підприємстві піклуються про добробут працівників, адже заробітна плата з кожним роком тільки наростає.

Техніко-економічні показники застосовуються для планування й аналізу організації виробництва і праці, рівня техніки, якості продукції, використання основних і оборотних фондів, трудових ресурсів (Табл 2.2, Додаток Ж)

Під інтенсивною формою розширеного відтворення розуміють форму, за якої темпи росту показників, що характеризують результати виробництва, випереджають темпи росту витрат на забезпечення їх зростання.

Прибуток зменшувався до 2021 року, а в 2023 році значно зріс. Це ми можемо побачити на графіку наведеному нижче.

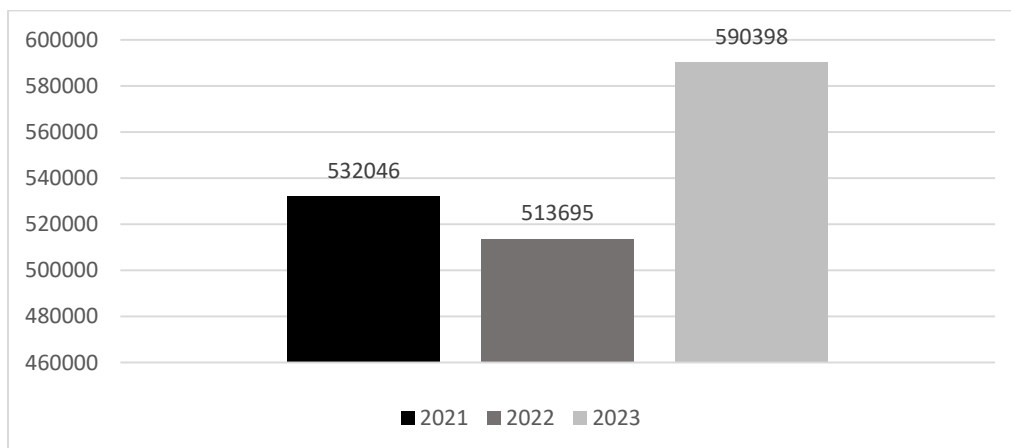


Рисунок 2.1 - Зміни чистого доходу за 2021-2023рр.

Така ж динаміка спостерігається в матеріальних витратах зменшення з 2021 по 2022 і підвищення в 2023. Також ми можемо побачити що зросла кількість оборотів оборотних засобів.

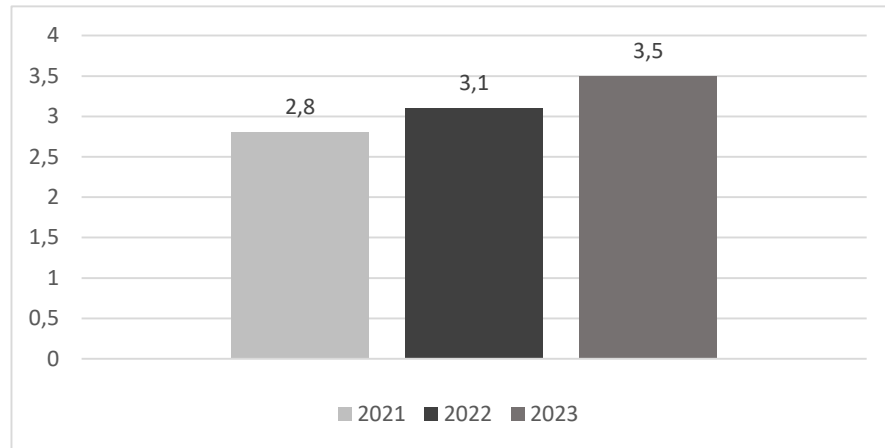


Рисунок 2.2 – Зміни оборотності оборотних засобів за 2021-2023рр.

Майнове становище підприємства характеризується сумою господарських засобів, що знаходяться в його розпорядженні.

Тож ми можемо спостерігати, що з кожним роком власний капітал має наростаючий характер. З 2021 по 2022 рік він зріс на 0,42%. Наступного ж року на 0,08%.

Також ми можемо спостерігати те що вартість основних засобів значно зменшилась за останні 3 роки в відсотковому вираженні це виглядає так 9,72% в кількісному виразі це 6736 тис. грн.

Вартість оборотних активів також значно зменшилась в періоді з 2021 по 2022 роки на 12,12% і в кількісному значенні на 22550 тис. грн, але на відмінну від попереднього показника, в 2023 році він трішки зріс і становив 166837,5 тис. грн., а в відсотковому значенні відбулось зростання на 2,01%.

Показники рентабельності – це основні показники, які характеризують фінансові результати й ефективність діяльності підприємства. Вони визначають прибутковість підприємства з різних

позицій і формуються у групи відповідно до інтересів всіх учасників фінансово-економічного процесу ринкового обміну.

Таблиця 2.2 - Аналіз рентабельності ПрАТ «Оболонь» за 2021–2023 рр.

Показник (одиниця виміру – тис. грн)	Рік			Темп приросту, %	
	2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
Адміністративні витрати	27609	28194	31 737	2,1	12,6
Середньорічна вартість основних виробничих фондів	70 166	64 085	63 430	-8,7	-1,0
Середньорічна вартість оборотних засобів	186 101	103515	166 837,5	-44,4	61,2
Валовий прибуток	101 723	103 839	119 766	2,1	15,3
Чистий прибуток	2 149	848	153	-60,5	-82,0

Адміністративні витрати в 2023 році значно збільшилися в порівнянні з 2021 роком. В відсотковому значенні ці зміни становлять 13,7%, в якісному виразі ці зміни становлять 4128 тис. грн. Середньорічна вартість основних виробничих фондів має тенденцію до спадання і за останні 3 роки зменшилась на 9,7%, що в якісному вираженні склало 6736 тис. грн. Середньорічна вартість оборотних засобів зменшилась у 2022 році і становила 103515 тис. грн., що на 44,4% чи 82586 тис. грн. менше ніж у 2021 році, проте в 2023 році цей показник зріс на 61,2%, тобто на 63322 тис. грн. Валовий прибуток при цьому збільшувався кожного року і в загальній сумі зріс на 17,4%. А от чистий прибуток значно зменшився в порівнянні з 2021 роком, він зменшився на 142,5%.

Таблиця 2.3 – Аналіз елементів операційних витрат на ПрАТ «Оболонь» за 2021-2023 рр.

Показник	Рік			Темп зростання, %	
	2021	2022	2023	2022 / 2021	2023 / 2022
Матеріальні витрати, тис. грн	357 368	349 912	404 462	-2,09	15,59
Витрати на оплату праці, тис. грн	83 863	85 745	97 342	2,24	13,52
Відрахування на соціальні заходи, тис.грн	17 534	18 063	20 289	3,02	12,32
Амортизація, тис. грн	11 330	10 328	10 244	-8,84	-0,81
Інші операційні витрати, тис. грн	42 314	43 843	34 487	3,61	-21,34
Разом	512 409	507 891	566 824	-0,88	11,60

Під операційними витратами (собівартість) розуміє виражені в грошовій формі витрати трудових, матеріальних, нематеріальних, фінансових ресурсів на здійснення операційної діяльності [9].

Дивлячись на розрахунки, можемо бачити, що витрати на соціальні заходи і заробітну плату зростають з кожним роком. Завдяки цьому робимо висновок, що підприємство спрямовує значну частину коштів на покращення умов для працівників, як робочих, так і життєвих. Саме в 2021 році витрати на заробітну плату становили 83863 тис. грн., а 2022 році 85745 тис. грн., що на 2,24% більше, ніж в минулому році. Найбільший стрибок відбувся 2023 року і в відсотковому виразі, в порівнянні з 2022 роком, становив 13,52%, а в якісному виразі - 11597 тис. грн. Відрахування на соціальні відрахування з 2021 року по 2023 зросли на 2755 тис. грн., що в відсотковому значенні становить 15,34%. Динаміку визначених показників продемонстровано на рисунку 2.3.

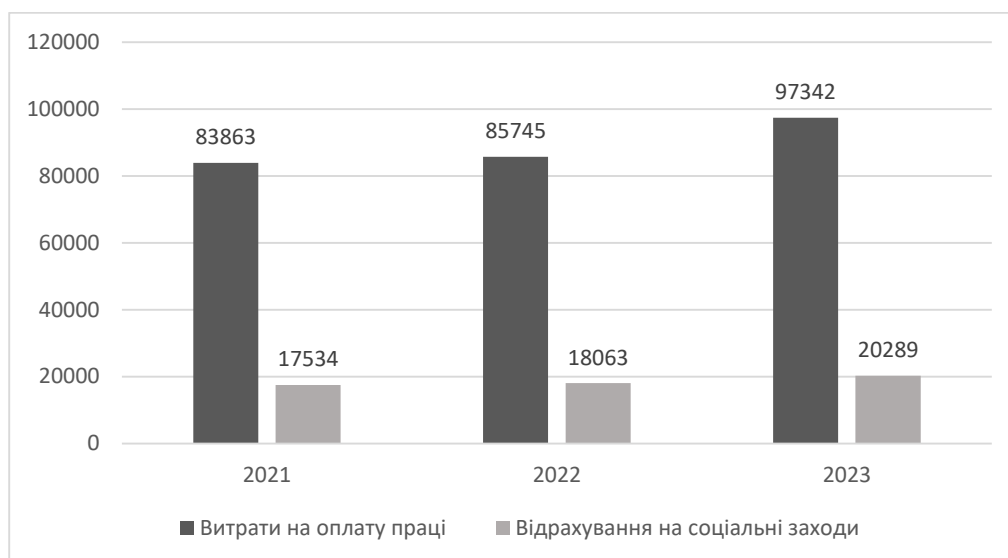


Рисунок 2.3 – Динаміка показників витрат на оплату праці та соціальні заходи ПрАТ «Оболонь» 2021-2023 рр.

Матеріальні витрати також зросли в 2023 році. Причиною такого зростання може бути введення карантину, що привело до зростання цін. В 2021 році ці витрати становили 357368 тис. грн., 2022 – 349912 тис. грн., 2023- 404462 тис. грн. В порівнянні з 2022 роком витрати в 2023 році зросли на 15,59%, що в якісному вираженні становить 54550 тис. грн. На рисунку 2.4 продемонстровані зміни витрат на матеріали.

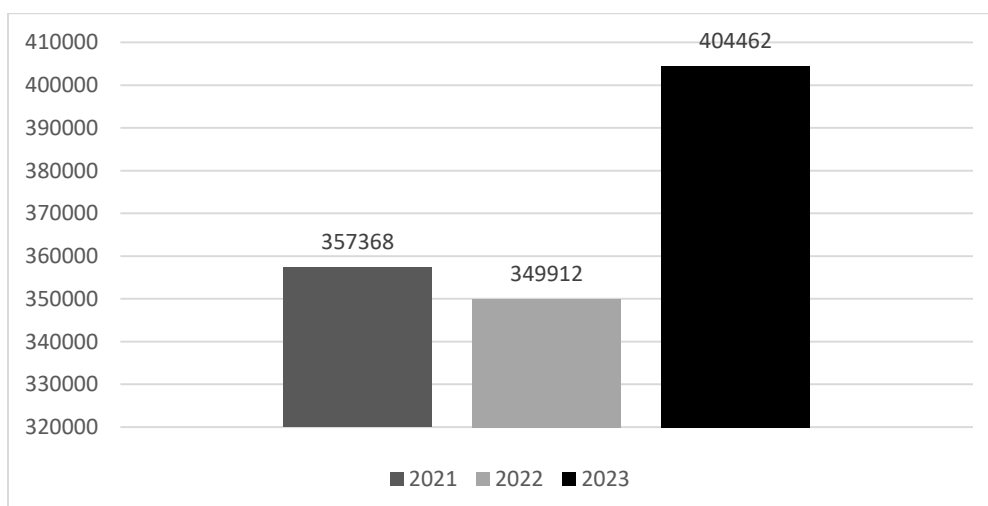


Рисунок 2.4 – Динаміка матеріальних витрат ПрАТ «Оболонь» 2021-2023 рр.

Оборотними активами називають ті гроші, які знаходяться процесі виробництва і забезпечують його неперервність.

Найбільшу частку оборотних активів займає дебіторська заборгованість із внутрішніх рахунків. В 2021 році частка дебіторської заборгованості становила 23,5%, 2022 році – 13,46%, 2023 році – 21,2%. Також велику частку забирають запаси, в 2021 році – 29,9%, 2022 році – 10,07%, 2023 році – 32,6%.

На рисунку 2.4 наведено частки які займає кожен елемент оборотних активів станом на 2023 рік. (Табл 2.4, Додаток Ж)

Отже, провівши аналіз ми можемо зробити висновок, що підприємство успішно долає несприятливі життєві умови. Також ми бачимо що саме 2022 рік став переломним моментом, так як саме цього року на підприємстві виникали збільшення собівартості і тому подібні, несприятливі обставини, але не зважаючи на це працівники підприємства не постраждали від такого негативного впливу, що не може не радувати.

2.3 SWOT- аналіз діяльності підприємства

SWOT-аналіз є потужним інструментом для оцінки конкурентоспроможності підприємства. Він є важливим інструментом у бізнесі, який дозволяє об'єктивно оцінити поточне становище компанії та виробити стратегію розвитку [11]. Цей аналіз включає чотири ключові фактори:

- сильні сторони (Strenghts): внутрішні якості які є перевагою компанії, наприклад, наявність бюджету для реклами, успішний збут у торгових мережах та висококваліфікована команда.

- слабкі сторони (Weaknesses): технічні обмеження, погана облікова політика, слабкий імідж продукції та інші фактори, які можуть заважати росту та досягненню КРІ(ключових показників ефективності)

- можливості (Opportunitles): фактори, які можна використати на користь

підприємства. Такі як зростання попиту на товар, ринкові тенденції та конкурентні переваги.

- загрози (Threats): зовнішні фактори, які можуть негативно вплинути на компанію наприклад зміни в ринковій конкуренції та економічні кризи.

SWOT-аналіз допомагає звести до мінімуму ризик невдачі та визначити оптимальний курс розвитку.

Тепер проведемо SWOT-аналіз за чотирма вищевказаними факторами для ПрАТ «Оболонь»:

1. Сильні сторони (Strenghts):

- лідер на ринку виробництва пива, слабоалкогольних та безалкогольних напоїв в Україні;
- високі доходи від реалізації продукції;

2. Слабкі сторони (Weaknesses):

- можливі технічні обмеження або інші фактори, які можуть вплинути на розвиток компанії

3. Можливості (Opportunitles):

- зростання попиту на продукцію компанії
- розширення асортименту продукції

4. Загрози (Threats):

- конкуренція на ринку
- економічні та регуляторні ризики.

SWOT-аналіз передбачає, що для ефективної діяльності підприємство повинно за допомогою своїх сильних сторін нівелювати слабкі, скористатися наявними можливостями та уникнути можливих загроз. Тепер, виходячи з проведеного аналізу розглянемо, що робить ПрАТ «Оболонь» для використання своїх сильних сторін та можливостей та для посилення слабких сторін та ліквідації загроз.

По-перше, підприємство і надалі докладає всіх зусиль для збереження своїх провідних позицій на ринку виробництва пива, слабоалкогольних та безалкогольних напоїв. Що відповідно дозволить отримувати стабільні високі прибутки від реалізації продукції. Домінування на ринку вимагає високих конкурентних переваг, низької собівартості продукції, оптимізації та мінімізації виробничих витрат. Складовою частиною виробничих витрат ПрАТ «Оболонь» є логістичні та транспортні витрати. Шляхи їх оптимізації буде більш детально розглянуто в третьому розділі цієї дипломної роботи.

По-друге, ПрАТ «Оболонь» відслідковує можливі технічні обмеження, які можуть вплинути на діяльність компанії та своєчасно на них реагує. Яскравим прикладом діяльності компанії в цьому напрямку може бути ситуація з енергозабезпеченням для потреб власного виробництва. У зв'язку з важким станом енергетичної системи України багато підприємств у теперішній час зіткнулись з проблемою масових відключень електроенергії, що в величезній мірі впливає на їх діяльність. Враховуючи цей ризик, ПрАТ «Оболонь» ще влітку 2022 року розпочала на всіх своїх заводах масово встановлювати сонячні електростанції, потужності яких цілком вистачає для задоволення власних виробничих потреб. Як наслідок тепер, у часи масових «віялових» відключень електроенергії ПрАТ «Оболонь» не лише нівелювала цей ризик для себе, а й отримала велику конкурентну перевагу, оскільки далеко не всі підприємства пивоварної галузі України є енергонезалежними.

По-третє, ПрАТ «Оболонь» постійно розширює асортимент своєї продукції. Щорічно випускаються десятки нових брендів як алкогольної так і безалкогольної продукції. Підприємство систематично і постійно моніторить і вивчає ринок та потреби споживачів та оперативно на них реагує. Саме такий підхід в сукупності з стабільною високою якістю продукції дозволяє підприємству залишатися лідером ринку.

По-четверте, стосовно конкуренції на ринку. Вміло використовуючи

свої сильні сторони та посилюючи слабкі і використовуючи наявні економічні можливості, ПрАТ «Оболонь» отримує важливі переваги в конкурентній боротьбі на ринку пива та безалкогольної продукції.

А дотримання високих економічних показників, ефективної облікової політики та прозоре ведення бізнесу дозволяють мінімізувати економічні та регуляторні ризики.

Висновок до розділу 2

В ході вивчення діяльності ПрАТ "Оболонь" був проведений фінансово-економічний аналіз, який показав, що основні показники економічної діяльності підприємства мають позитивну динаміку. І це не зважаючи на загальну важку економічну ситуацію в країні. За всіма групами показників ПрАТ "Оболонь" у 2023 році спостерігається тенденція до покращення порівняно з 2022 роком. Підприємство працювало збитково у 2022 році, що вплинуло на рівень показників в наступному році. Але в цілому діяльність компанії спрямована на поліпшення фінансових показників, що має на меті економічне зростання.

Також було проведено SWOT-аналіз діяльності підприємства, на основі якого зроблено висновок, про виважену та ефективну діяльність ПрАТ «Оболонь» в напрямку використання своїх переваг та усунення можливих недоліків.

3 НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ РОБОТИ ПРАТ «ОБОЛОНЬ»

3.1 Оцінка транспортної роботи ПрАТ «Оболонь»

Свою продукцію ПрАТ «Оболонь» поставляє у всі куточки України та експортує за її межі.

ПрАТ "Оболонь" забезпечує пряму (від виробника до споживача) і непрямую (від виробника - посереднику, потім споживачеві) реалізацію товарів і послуг кінцевому споживачеві. Проте незважаючи на певні переваги першого способу, реалізація власної продукції з залученням посередників є більш економічно ефективною та зручною.

Доступ до ринків збуту для товарів забезпечується через ефективно організовані канали розподілу продукції підприємства. ПрАТ "Оболонь" має декілька підрозділів, відповідальних за організацію доставки продукції до різних споживачів: відділ продажів, експортний відділ та комерційний відділ. Відділ продажів координує діяльність регіональних менеджерів, які відповідають за розподіл продукції по всій Україні. Експортний відділ керує організацією збуту продукції на міжнародних ринках. Комерційний відділ працює на промисловому ринку, реалізуючи солод, зернові відходи та пивну дробину. [23]

Компанія реалізує свою продукцію споживачам у північному регіоні України через власні магазини в Києві та Фастові, у центральному регіоні – через магазини в Бершаді та Олександрії, а в західному регіоні – через магазини в Красилові та Староконстантинові. Завдяки розташуванню

магазинів поблизу виробничих потужностей, продукція може безпосередньо з виробництва потрапити до споживачів.

Для збуту продукції на зарубіжні ринки ПрАТ "Оболонь" використовує канал дистрибуції, який включає в себе 3 посередника. Кожна країна вибирає агентство, яке надає право ексклюзивного продажу продукції Obolon Polska (Польща), Alko Prague (Чехія), СП "Оболонь-Аурелія" і Sheriff (Молдова). Пиво та безалкогольні напої продаються через ці канали. Це пов'язано з тим, що ці продукти відповідають високим стандартам якості і можуть конкурувати з продукцією з інших країн. [8]

Виходячи з вищевикладеного, можна вважати, що ПрАТ "Оболонь" має значну кількість каналів збуту на внутрішньому ринку України, що забезпечує присутність продукції компанії на 98% території України.

Для забезпечення своїх логістичних потреб ПрАТ «Оболонь» використовує власний транспорт та залучає транспорт сторонніх компаній-перевізників.

"Оболонь" має власний, відносно невеликий транспортний парк для забезпечення ефективної роботи системи розподілу та маркетингу продукції. Автопарк, марки автомобілів і конфігурацію їх вантажопідйомності наведено в додатку.

3.2 Рекомендації щодо удосконалення транспортної роботи ПрАТ «Оболонь»

З огляду на наведене в п.3.1 може скластися думка, що ПрАТ «Оболонь» має широку розгалужену та налагоджену логістичну та транспортну систему,

яка повністю задовільняє її потреби. Однак початок повномасштабної війни та погіршення економічної ситуації в країні показав що це не зовсім так.

Для початку розглянемо існуючі шляхи вдосконалення транспортних операцій. На мою думку, для ПрАТ "Оболонь" можна запропонувати наступні:

- Аутсорсинг транспортних процесів.
- Розширення власного автопарку

Обидва шляхи мають як свої переваги так і недоліки. Тому неможливо повністю зосередитись лише на одному з них. Потрібно використовувати обидва, вміло користуючись їх перевагами та мінімізуючи негативні наслідки їх застосування.

Аутсорсинг транспортних процесів.

Аутсорсинг транспортних процесів — це передача зовнішнім виконавцям завдань, пов'язаних з транспортуванням товарів. Аутсорсинг є необхідним для малих підприємств для розширення, а для великих — для досягнення найвищої ефективності у процесах. Постачальники (компанії, що надають послуги аутсорсингу) націлені на високий результат, вони працюють на репутацію. Клієнти укладають договір на довгострокове обслуговування, відомий як "Service Level Agreement" (SLA), де весь ризик фінансових збитків чи пошкодження товару покладається на постачальника. Контракт також включає штрафні санкції за невиконання зобов'язань з доставки. [32]

До переваг аутсорсингу перевезень відносяться:

- Якісне вирішення питань транспортних перевезень

Хоча загально вважається, що основна перевага аутсорсингу полягає у зменшенні витрат, насправді якість надання послуг є більш значущим аргументом для делегування логістики третім сторонам.

- Зменшення витрат на логістику є другою за важливістю перевагою логістичного аутсорсингу. Компанія уникне витрат на оренду складських приміщень, утримання власного логістичного відділу і виплати зарплат співробітникам, а також зменшить витрати на закупівлю обладнання та витратні матеріали. Замість цього вона скористається ресурсами логістичного провайдера для отримання необхідних послуг у необхідному обсязі.

- Можливість сконцентруватися на основній діяльності є ключовим аспектом. Якщо компанія витрачає значний час на вирішення непрофільних завдань, це може вплинути на якість основної діяльності. Відсутність часу для аналізу ринку, маркетингу, розробки та випуску нових продуктів може обмежити розвиток бізнесу. Аутсорсинг логістики дозволяє вивільнити час для роботи над більш важливими та прибутковими напрямками, що сприяє підвищенню ефективності та прибутковості компанії.

Підсилення конкурентних позицій. Логістичні послуги сприяють підвищенню рівня обслуговування клієнтів, що створює значну конкурентну перевагу. Забезпечення своєчасної доставки товарів у потрібних обсягах, навіть під час пікового сезону, не вимагає додаткових зусиль з боку самого бізнесу.

Можливість скористатися досвідом експертів. Не кожна компанія може собі дозволити створення власного логістичного відділу і привернення висококваліфікованих спеціалістів у цій галузі. Проте, співпрацюючи з логістичними операторами, бізнес може мати впевненість, що використовуватимуться досвід і найсучасніші технології для вирішення своїх бізнес-завдань. Якщо працівники компанії не мають достатнього досвіду в логістиці, це може бути вагомою причиною передати ці процеси на виконання професіоналам. Покладаючи відповідальність за завдання логістики на експертів, компанія також забезпечує високу якість наданих послуг.

Таким чином, використання логістичного аутсорсингу має цілий ряд переваг для підприємства. Однак у його використання є і деякі недоліки:

- Втрата контролю над власною логістикою є одним з основних недоліків будь-якого аутсорсингу. Тому перед вибором логістичного провайдера необхідно підходити максимально відповідально, щоб забезпечити, що якість наданих послуг і їхні терміни виконання відповідають очікуванням замовника.

- Існує ризик втрати важливої внутрішньої інформації, коли компанія передає конфіденційні дані сторонньому підряднику. Це означає, що завжди існує потенційна загроза витоку даних. Тому, як і в першому випадку, критично важливо вибрати надійного логістичного партнера.

- Існує ризик низької якості послуг в логістиці, оскільки ринок логістичних послуг в Україні ще розвивається, і може бути складно знайти послуги, що повністю відповідають потребам бізнесу. У такому випадку розглядається варіант внутрішньої організації логістики, оскільки неприйнятна якість логістичних послуг може негативно вплинути на репутацію компанії та утримання клієнтів.

- Потреба у сплаті додаткових витрат. Хоча для багатьох компаній аутсорсинг приваблює своєю доступністю порівняно з власною організацією логістики, існують можливі "підводні камені". Наприклад, логістичний оператор може включити в умови контракту дрібний шрифт, що передбачає додаткові платежі з боку компанії. Для уникнення таких ситуацій важливо ретельно перевіряти умови контракту з логістичним провайдером перед його підписанням. Залежність від послуг логістичного підрядника може виникнути, якщо компанія відмовиться від проведення певних бізнес-операцій, і тоді їй доведеться покладатися на зовнішніх постачальників цих послуг.

Розширення власного автопарку.

Розширення власного автопарку підприємства може бути важливим кроком для підвищення ефективності та контролю над логістичними процесами. Однак є ряд аспектів, які слід врахувати при розширенні автопарку:

- **Планування та аналіз потреб:** визначити, які саме транспортні засоби потрібні для вашого бізнесу, враховуючи типи вантажів, маршрути доставки та обсяги перевезень.
- **Бюджетування:** розрахувати витрати на придбання нових транспортних засобів, їх обслуговування та експлуатацію.
- **Технічне обслуговування:** забезпечити належне технічне обслуговування для збереження автопарку в оптимальному стані.
- **Управління автопарком:** розглянути впровадження системи управління автопарком для оптимізації використання транспортних засобів та моніторингу їх стану.

Компанії, які успішно розширюють свій автопарк, часто використовують інноваційні технології та платформи для управління автопарком, що дозволяє їм підвищити ефективність та знизити витрати.

Розширення автопарку може принести багато переваг для підприємства, ось деякі з них:

- **Краща безпека:** контроль поведінки водіїв та регулярне технічне обслуговування знижують ризик аварій та підвищують загальну безпеку
- **Покращена економія коштів:** ефективне планування маршрутів та управління паливом можуть значно зменшити витрати
- **Покращена продуктивність:** оптимізовані маршрути та графіки забезпечують своєчасну доставку, що сприяє загальній ефективності роботи

- **Захист активів:** технології відстеження допомагають запобігти крадіжці та несанкціонованому використанню транспортних засобів

- **Рішення на основі даних:** аналітика та збір даних дозволяють приймати обгрунтовані рішення, що покращують управління автопарком

Ці переваги можуть допомогти підприємству не тільки знизити витрати, але й підвищити якість обслуговування, забезпечити більшу надійність та підвищити задоволеність клієнтів.

Разом з тим розширення автопарку може мати ряд ризиків, які важливо врахувати:

- **Старіння транспортних засобів:** збільшення кількості транспортних засобів може призвести до збільшення середнього віку автопарку, що може підвищити витрати на обслуговування та зменшити ефективність

- **Високі витрати на утримання:** придбання нових транспортних засобів та їх утримання можуть бути дорогими, особливо якщо не врахувати повну вартість володіння

- **Застарілі технології:** інвестиції в транспортні засоби з застарілою технологією можуть швидко втратити свою актуальність через швидкий розвиток нових технологій

- **Залежність від палива:** збільшення кількості транспортних засобів може збільшити залежність від палива та впливати на вразливість до коливань цін

- **управлінські виклики:** ефективне управління збільшеним автопарком вимагає більше ресурсів та може призвести до складнощів у координації та контролі

Усі ці ризики вимагають ретельного планування та стратегічного підходу до розширення автопарку, щоб мінімізувати потенційні негативні наслідки.

3.3 Обґрунтування доцільності аутсорсингу транспортних процесів та розширення автопарку ПрАТ «Оболонь»

В процесі своєї діяльності ПрАТ “Оболонь” залучає значну кількість стороннього транспорту для здійснення перевезень. З метою скорочення та оптимізації цих витрат необхідно провести ретельний відбір фірм-перевізників, зменшити їх кількість та надалі співпрацювати лише з тими, що задовільняють відповідним певним вимогам. Критерії для вибору оптимального перевізника будуть наступними:

- Вартість є найважливішим показником, і компанія намагається, щоб вартість доставки становила невеликий відсоток від вартості товару.
- Час доставки-щоб завжди бути швидким, іноді замовлення потрібно доставляти терміново.
- Час роботи на ринку - досвід роботи фірми на ринку перевезень показує, наскільки швидко можна буде вирішити проблеми, що виникають під час роботи.
- Страхування вантажів за системою CMR (Customer Relationship Management) також є важливим критерієм, оскільки перевізник несе відповідальність за стан та цілісність товару під час перевезення.

- Тип транспортного засобу - якщо товар не вимагає особливих умов перевезення, то недоцільно для перевезень застосувати автомобілі зі спецобладнанням, можна використати простіші та дешевші моделі
- Оцінка зворотнього зв'язку - якщо комунікація з перевізником недостатня, компанії важко отримати актуальну інформацію про стан і місцезнаходження вантажів і автомобілів, а також про хід загальних перевезень. Якщо є якісь проблеми, спосіб їх вирішення - через спілкування.
- Оцінка відгуків про роботу фірми-перевізника - найпростіше знайти відгуки в Інтернеті, є спеціальні онлайн-ресурси, на якому компанії залишають позитивні і негативні відгуки, перевірюючи всі відгуки можна зрозуміти, чи варто працювати з цим перевізником.

Для аналізу беремо 3 різних перевізника для перевезення 20 тонн вантажу за маршрутом Київ - Харків протяжністю 489 км (Таблиця 3.2).

Таблиця 3.2 - Характеристика перевізників

Параметр	«Fortuna»	«Vovk»	«Logist B»
Ціна в гривнях	12000	12200	12500
Годин в дорозі	10	10	9
Років на ринку	5	10	7
Страховання	Є	Немає	Є
ТЗ	Тентований	Тентований	Суцільнометалевий
Важлива документація	Присутня	Присутня	Присутня
Якість комунікації	Висока	Нормальна	Висока
Відгуки	Хороші	Хороші	Хороші

Судячи з таблиці, суттєвих відмінностей між перевізниками немає, але витрати та час доставки відрізняються. ТОВ "Logist B" пропонує доставляти товар до Харкова за дев'ять годин, це найшвидша доставка в порівнянні із іншими

перевізниками. Час на ринку цих перевізників різний, але досвід є у всіх. У ТОВ "Vovk" немає СМР-страхування, тому співпрацювати з ним складно.

Тип транспортних засобів у двох фірм тентовий, що відповідає вимогам перевезень, однак при цьому причепи транспортних засобів ТОВ "Logist B" суцільнометалеві і є найкращим варіантом з точки зору безпеки для вантажу. Необхідна документація у всіх перевізників в гарному стані, тож перешкод немає. Комунікація з клієнтами у ТОВ "Logist B" і ТОВ "Fortuna" є задовільною, є інформація про незначні затримки у відповідях на запитання від ТОВ "Vovk". Відгуки у всіх перелічених компаній лише позитивні.

В сучасних складних економічних умовах для ПрАТ "Оболонь" в своїй діяльності недоцільно опиратись лише на послуги сторонніх компаній-перевізників.

Сильною потребою для підприємства є гарантування безперебійного зв'язку між її структурними підрозділами, розташованими по всій території України. А це простіше здійснити власним транспортом - рівень ризиків зменшується, а час простою зводиться до мінімуму. Використання власного транспорту також дозволить забезпечити максимальну стабільність та надійність перевезень, особливо щодо найбільш важливих та критичних вантажів.

Також потрібні напівпричепи, які зручні для більшості видів вантажних перевезень у будь-який сезон та легко адаптуються до різних типів транспортних контейнерів. Крім того, їх обслуговування є більш простим і економічним для власника.

Причина придбання нових автомобілів і напівпричепів полягає в тому, що їх експлуатація призведе до мінімальних амортизаційних витрат, а в разі майбутнього перепродажу, їх вартість буде вищою. Придбані автомобілі

дозволять відмовитись від залучення підрядників у «найважливіших» транспортних перевезеннях та збільшать потенціал компанії, стимулюватимуть залучання нових клієнтів.

Щоб з'ясувати, чи проєкт по закупівлі авто до автопарку підійде для підприємства, з'ясуємо якими були планові витрати на його експлуатацію протягом одного року (табл. 3.3)

Таблиця 3.3 - Планові витрати на експлуатацію автомобіля

Стаття витрат	Річні витрати, грн	Кількість	Загальна вартість, грн
Витрати на обслуговування тягача	22200	2	44400
Витрати на обслуговування напівпричепа	62400	2	124800
Оплата праці	288000	2	576000
Пальне	Холостий пробіг 112612,5	2	3306303
	З навантаженням 1540539		
Всього			4051503

Розрахуємо витрати на отримання та обслуговування кредиту. Станом на 2024 рік становить 13,5% річних, а відсоток по кредиту в середньому 28%. Кредит краще брати на термін до трьох років, так як економічна ситуація в країні дуже нестабільна і якщо час позики довший відсотки можуть бути вищими. Кредит буде виплачено рівними частинами на протязі усього терміну позики. Щомісячний платіж включатиме основну суму позики та нараховані відсотки. Перенесемо у таблицю 3.4 схему виплати кредиту на протязі трьох років.

Таблиця 3.4 - Порядок виплати кредиту

Період	Платіж	Виплати	
		Кредит	Відсоток
1 рік	2126549	1155733	970816
2 рік	2126549	1155733	970816
3 рік	2126549	1155733	970816
Всього:	6379647	3467200	2912448

Джерело: розраховано автором

З даних таблиці ми бачимо, що щорічні виплати на обслуговування кредиту становитимуть 2 126 549 грн. За розрахунками-порівнянням використання придбаних автомобілів та сторонніх від перевізника ми отримували суму 3 048 777 грн економії. Тепер від цієї суми віднімемо вартість щорічного обслуговування кредиту:

$$3\,048\,777 - 2\,126\,549 = 922\,228 \text{ грн}$$

Отже, отримана сума і буде щорічною економією підприємства від впровадження проекту розширення автопарку. За три роки підприємство зможе відповідно заощадити $922\,228 * 3 = 2\,766\,684$ грн. При цьому слід врахувати, що нові автомобілі матимуть термін експлуатації значно більше трьох років. І відповідно, починаючи з моменту повного погашення кредиту, тобто з четвертого року ПрАТ "Оболонь" щорічно заощаджуватиме 3048777 грн. Таким чином, дані розрахунки дають змогу зробити висновок про доцільність реалізації проекту розширення власного автопарку.

Висновок до розділу 3

У роботі розглянуто шляхи покращення транспортної роботи на підприємстві ПрАТ «Оболонь», та обрано для реалізації проект з вибору оптимального перевізника.

Враховуючи складну економічну ситуацію в країні. для «підстрахування» компанії на важливих ділянках роботи, економії та більшої

незалежності від зовнішніх факторів було прийнято рішення окрім використання послуг сторонніх перевізників розширити і власний автопарк.

Компанії запропоновано купити 2 напівпричепа та 2 тягача, вантажопідйомністю 20тон. Проведений розрахунок показав, що навіть з врахуванням того, що транспорт купуватиметься за рахунок кредитних коштів, провадження цього проекту є досить вигідним, так як навіть за рік часу уже дозволяє підприємству економити понад 900 тис. грн.

ВИСНОВКИ

Транспортна логістика в діяльності підприємства відіграє ключову роль у забезпеченні ефективності перевезень та оптимізації транспортних процесів. Транспортна логістика – одна з основних задач логістичної системи компанії, сприяючи зниженню вартості доставки замовлень, її своєчасності, задоволенню потреб клієнтів та формуванню транспортної системи. Жодне підприємство не може працювати успішно без добре розвинуеного логістичного сектору та транспортної інфраструктури. Широке поняття транспортної логістики було визначено як процес оптимізації транспортної системи шляхом організації ланцюга поставок, планування і контролю всіх транспортних та інших процесів.

У розділі 1 дипломної роботи розглянуто теоретичні аспекти транспортного процесу, роль транспортної логістики в діяльності підприємства, розглянуто підходи щодо оцінки її ефективності.

У Розділі 2 цієї роботи ми розглянули техніко-економічні показники ПрАТ "Оболонь" та провели фінансово-економічний аналіз. У 2023 році показники діяльності "Оболонь" за всіма групами індикаторів показали тенденцію до зростання порівняно з 2022 роком. Загалом діяльність підприємства спрямована на покращення його показників.

Аналіз динаміки операційних витрат та їхньої структури також свідчить про зменшення їх питомої ваги у 2023 році порівняно з попереднім роком, особливо інших операційних витрат та матеріальних витрат.

Проведено SWOT-аналіз показників діяльності підприємства, визначено ключові моменти, на які йому необхідно звернути свою увагу.

У Розділі 3 розглядаються шляхи покращення транспортної роботи на ПрАТ "Оболонь", вибір найбільш ефективних перевізників та проект з розширення власного автопарку підприємства.

Вибір оптимального перевізника був здійснений шляхом оцінки трьох учасників тендеру за певними критеріями, які були найбільш важливими для компанії. Критерії при виборі перевізника були наступні:

- Вартість і час доставки
- Час виходу на ринок
- Страхування CMR
- Тип транспортного засобу
- Наявність необхідної документації
- Комунікація та зворотній зв'язок.

Також було запропоновано розширити автопарк компанії та придбати два напівпричепи та тягачі вантажопідйомністю 20 тонн. Пропонується зупинити свій вибір на новій техніці, яка прослужить довше і потребуватиме менших інвестицій. Експлуатаційні витрати на нові транспорти становитимуть 4051503 грн., тоді як витрати на використання тієї ж кількості транспортних засобів сторонніх перевізників на тому ж маршруті становитимуть 7100280 грн. Навіть з врахуванням витрат на оплату кредиту підприємству вигідно інвестувати в розширення автопарку.

Обидва проекти з оптимізації транспортних операцій є економічно життєздатними і знижують транспортні витрати. Вони є прибутковими та необхідними для подальшої успішної діяльності корпорації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Сокур І.М. Транспортна логістика : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / І.М. Сокур, Л.М. Сокур, В.В. Герасимчук. – К. : Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.
2. Маловичко А.С. Інтеграція України до транспортно-логістичної системи Європейського Союзу. Причорноморські економічні студії. 2016. Вип. 7. С. 55–58.
3. Тридід О.М. Логістика: навч. посіб. К.: Знання, 2008. 566 с
4. Трушкіна Н. Удосконалення організаційно-економічного механізму управління логістичною діяльністю підприємства. Міжнародний науковий електронний журнал. 2023. Вип. 5. № 4. ст. 156–172.
5. Christopher, M. Logistics and supply chain management, 4th edition, Pearson, Great Britain. 2011, 276 p.
6. <https://open4business.com.ua/obolon-otrymala-14-mlrd-grn-chystogo-prybutku/>
7. Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtua, Brian. Geography of transport systems. New York, 2013, 411 p
8. [https://uk.wikipedia.org/wiki/Оболонь_\(компанія\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Оболонь_(компанія))
9. Вільковський Є.К., Кельман І.І., Бакуліч О.О. Вантажознавство (вантажі, правила перевезень, рухомий склад): Підручник. — Львів: «Інтелект Захід», 2007. — 496 с.
10. Воркут А.І., Коцюк О.Я. та ін. Транспортно-експедиторська діяльність. - К.: НТУ, 1998. - 256 с.
11. <https://studyto.online/swot-analiz/>
12. <https://uk.wikipedia.org/wiki/Транспорт>

13. Демків І. О. Теоретичні засади гнучкості підприємства як засобу забезпечення його конкурентоспроможності: виробничо-управлінський аспект / І. О. Демків // Збірник наукових праць молодих вчених Тернопільського національного економічного університету «Наука молода». – 2010. – № 14. – С. 20 – 25 (0,6 друк. арк.)

14. https://pidru4niki.com/82181/ekonomika/virobnicha_sotsialna_infrast_ruktura_pidpriyemstva

15. Прес-центр. Офіційний сайт ПАТ "Оболонь". URL: http://obolon.ua/ukr/press/aboutus/?news_id=42&news_next=1

16. Офіційний сайт ПАТ «Оболонь». URL: <http://www.obolon.ua>

17. https://snegovik24.com.ua/obolon-pivo-virobnictvo-ta-vidguki-pokupciv/#google_vignette

18. <https://obolon.ua/ua/about/shareholders>

19. <https://obolon.ua/ua/production>

20. [https://www.smida.gov.ua/db/feed/showform/fin_general/33849\](https://www.smida.gov.ua/db/feed/showform/fin_general/33849)

21. Звіт_зі_сталого_розвитку_корпорації_ОБОЛОНЬ_2023_рік
с.16

22. <http://obolon-report.iv.ua/ua/corporation/stakeholders/>

23. https://pidru4niki.com/12120124/marketing/kanali_rozpodiluhttps://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/05391057/

24. Перебийніс В. І. Транспортно-логістичні системи / В. І. Перебийніс, О. В. Перебийніс. – Полтава : РВВ ПУСКУ, 2011. – 312 с.

25. Руденко Г. Р. Удосконалення логістичних бізнес-функцій торговельного підприємства. Миколаївський національний університет імені В. О.

Сухомлинського. Випуск №22. 2022 р. С. 502-509

26. <http://man.dp.ua/tehnika/truck-man-tgx-uk/>

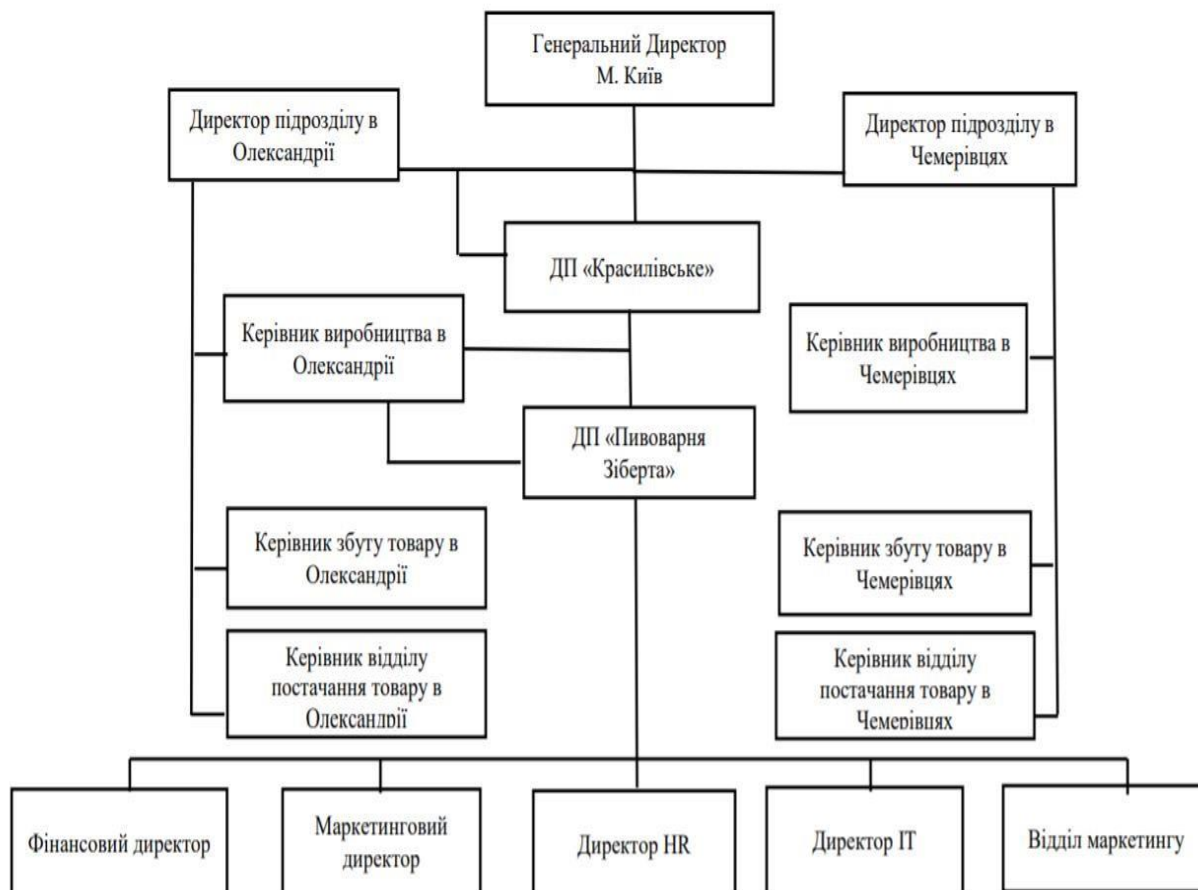
27. <https://www.beer.ua/pyvovarni/obolon/>

28. <http://repository.vsau.org/getfile.php/4209.pdf>
29. <https://studfile.net/preview/7763019/page:22/>
30. <https://ukrtextbook.com/ekonomichnij-analiz-diyalnosti-pidpriyemstva-savicka-g-v/ekonomichnij-analiz-diyalnosti-pidpriyemstva-savicka-g-v-glava-1-znachennya-zavdannya-i-metodichnij-instrumentarij-ekonomichnogo-analizu-gospodarskoj-diyalnosti-pidpriyemstva.html>
31. https://www.researchgate.net/publication/336117742_LOGISTICNIJ_AUTSORSING_V_SISTEMI_UPRAVLINNA_PIDPRIEMSTVOM_DOHODI_TA_VITRATI_PROVAJDERIV/fulltext/5d8f79ff299bf10cff16d99b/LOGISTICNIJ-AUTSORSING-V-SISTEMI-UPRAVLINNA-PIDPRIEMSTVOM-DOHODI-TA-VITRATI-PROVAJDERIV.pdf

ДОДАТКИ

Додаток А

Організаційна структура ПрАТ "Оболонь"



Додаток Б

Таблиця Б.1 – Основні техніко-економічні показники ПрАТ «Оболонь» за 2021-2023 рр.

Показник	Одиниця виміру	Рік			Темп приросту, %	
		2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)		532046	513695	590398	-3,4	14,9
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн	430323	409856	470632	-4,8	14,8
Витрати на 1 грн реалізованої продукції	грн/грн	0,99	0,80	0,80	-1,4	-0,1
Чистий фінансовий результат: – прибуток; – збиток	тис. грн	2149	848	153	-60,5	-82,0
Рентабельність реалізованої продукції	%	0,4	0,17	0,03		
Вартість основних фондів на кінець звітного періоду	тис. грн	70166	64085	63430	-8,67	-1,02
Фондовіддача	Грн	7,5	8,0	9,3	6,9	16,12
Фондомісткість		0,80	0,12	0,11		
Виробничі запаси	тис. грн	42406	37455	56400	-11,1	50,58
Готова продукція		8801	11983	18251	36,15	52,31
Товари		21629	18014	9314	-16,12	-48,30
Середньооблікова кількість штатних працівників		584	492	534	-15,8	8,54
Продуктивність праці одного працівника	тис. грн. особу	911	1044	1106	14,5	5,90
Фонд оплати праці штатних працівників	тис. грн.	75268	76300	86335,8	1,37	13,15
Середньорічна заробітна плата одного штатного працівника	Тис.грн/особу	128,8	155	162	20,34	4,31

Таблиця Б.2 – Показники інтенсифікації виробництва на ПрАТ «Оболонь» за 2021-2023 рр.

Показник	Рік			Темп зростання, %	
	2021	2022	2023	2022/ 2021	2023/ 2022
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн	532046	513695	590398	-3,4	14,9
Середньооблікова кількість штатних працівників, осіб	584	492	534	-15,8	8,5
Матеріальні витрати, тис. грн	357368	349912	404462	-2,1	15,6
Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн	70166	64085	63430	-8,7	-1,0
Середньорічна вартість оборотних засобів, тис. грн	186101	163551	166837,5	-12,1	2,0
Продуктивність праці, тис. грн/особу	911	1044	1106	14,6	5,9
Матеріаловіддача, грн	1,4	1,4	1,5	0,0	4,3
Віддача основних засобів, грн	7,5	8,02	9,3	6,9	16,1
Оборотність оборотних засобів (кількість оборотів)	2,8	3,1	3,5	10,7	14,2
Фонд оплати праці штатних працівників, тис. грн	75268	76300	86335,8	1,4	13,2

Таблиця Б.3 – Зміна структури оборотних активів ПрАТ «Оболонь»
2021-2023 рр.

Оборотні активи	Рік					
	2021		2022		2023	
	Грн	%	Грн	%	Грн	%
Запаси, в т.ч.	72236	29,9	67452	10,07	83965	32,6
– виробничі запаси	42406	7,35	374558	7,58	56400	21,9
Готова продукція	8801	3,64	11983	2,14	18251	7,1
Товари	21629	8,95	1804	10,39	9314	3,6
Дебіторська заборгованість за продукцію (товари, роботи, послуги)	21566	11,8	15821		15153	5,9
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	23	0,009	-	-	-	-
– з бюджетом	1271	0,52	1088	0,19	132	0,1
– у тому числі з податку на прибуток	1230	0,5	941	6,16	27	0,01
Дебіторська заборгованість за розрахунками:						
– із внутрішніх розрахунків	56802	23,5	75230	13,46	54710	21,2
Інша поточна дебіторська заборгованість	2206	0,91	2605	0,46	2132	0,8
Гроші та їх еквіваленти, в т.ч.	1455	0,6	2008	0,35	7445	2,9
Готівка	626	0,25	218	0,039	329	0,1
Рахунки в банку	829	0,34	1790	0,32	7126	2,8
Витрати майбутніх періодів	728	0,3	624	0,11	749	0,3
Інші оборотні активи	2740	1,09	2647	0,47	1904	0,7
Усього	241548	100	558769	100	257637	100

Додаток І

Таблиця 3.1 - Склад автопарку ПрАт «Оболонь»

Марка авто	Вантажопідйомність, т.	Кількість
Volvo FL616	12	5
DAF CF 65	12	5
Volkswagen Polo	-	1
Легковий автомобіль ЗАЗ Сенс 1,3	-	1
ГАЗ 2752 (СОБОЛЬ)	-	1
Богдан а-069 (автобус)	-	3
ПАЗ 32054 (автобус)	-	2
МАЗ-5516	20	1

Джерело: складено автором