

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ
Інститут (факультет) Навчально-науковий інститут економіки і управління
Кафедра економіки праці та менеджменту

«До захисту в ЕК»

«До захисту допущено»

Директор інституту (декан факультету)

Завідувач кафедри

(підпис)

Шеремет О.О.
(прізвище та ініціали)

(підпис)

Березянка Т.В.
(прізвище та ініціали)

«__» _____ 2021 р.

«__» _____ 2021 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА

зі спеціальності _____ 073 «Менеджмент» _____
(код та спеціальності)

освітньо-професійної програми «Менеджмент» _____

на тему: «Логістичний підхід до управління транспортною діяльністю на підприємстві»

Виконав: здобувач 4 курсу, групи 7

Ващук Катерина Володимирівна
(прізвище, ім'я, по-батькові ініціали)

(підпис)

Керівник: д.е.н., проф. Ємцев Віктор Іванович
(прізвище та ім'я, по-батькові)

(підпис)

Рецензент _____
(прізвище та ініціали)

(підпис)

Засвідчую, що в цій кваліфікаційній роботі немає запозичень із праць інших авторів без відповідних посилань.

Здобувач _____
(підпис)

Київ – 2021 р.

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Інститут Навчально-науковий інститут економіки і управління

Кафедра Економіки праці та менеджменту

Освітній ступінь бакалавр

Спеціальність 073 «Менеджмент»

Освітня-професійна програма «Менеджмент»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри економіки
праці та менеджменту

_____ Т.В. Березянюк

“27” січня 2021 року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧА

Ващук Катерині Володимирівні

1. Тема роботи Логістичний підхід до управління транспортною діяльністю на підприємстві

керівник роботи Ємцев Віктор Іванович, д.е.н., професор

затверджені наказом вищого навчального закладу від 27.01.2021 р № 50-КС.

2. Строк подання здобувачем роботи 24 травня 2021р.

3. Вихідні дані до роботи законодавчі та нормативні акти, аналітичні та статистичні матеріали стосовно теми проекту, бухгалтерська, статистична звітність та аналітичні матеріали ТОВ «Пивоварня Зіберта»

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

Розділ 1. Теоретико-методичні основи управління транспортною діяльністю на підприємстві.

Розділ 2. Аналіз виробничо-господарської діяльності ТОВ «Пивоварня Зіберта».

Розділ 3. Розробка ефективної системи використання транспортної діяльності на підприємстві

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)
Результати дослідження знайшли відображення в 5 рисунках та 18 таблицях ілюстративного матеріалу

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв

7. Дата видачі завдання 27 січня 2021 року**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

№ з/п	Назва етапів виконання кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Збір та вивчення джерел інформації для написання дипломної роботи. Складання бібліографії наукових джерел.	28.01.2021 р.	
2	Розроблення та затвердження плану роботи керівником дипломної роботи і керівником проектної групи	15.02.2021 р.	
3	Робота над вступом до дипломного проекту	20.02.2021 р.	
4	Підготовка першого розділу, висновків до нього та подання його керівнику	25.02.2021 р.	
5	Підготовка другого розділу, висновків до нього та подання його керівнику	30.02.2021 р.	
6	Підготовка третього розділу, висновків до нього та подання його керівнику	30.03.2021 р.	
7	Підготовка висновків до роботи та подання його керівнику	30.04.2021 р.	
8	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	10.05.2021 р.	
9	Остаточне оформлення роботи. Формування проекту доповіді, ілюстративного матеріалу. Погодження з керівником дипломної роботи	16.05.2021 р.	
10	Подання завершеної роботи на розгляд комісії з попереднього захисту	17.05.2021 р.	
11	Подання завершеної роботи на розгляд завідувачу кафедри та подача електронного варіанту роботи для перевірки на плагіат	24.05.2021 р.	
12	Захист кваліфікаційної роботи	Згідно графіку захисту	

Здобувач

_____ (підпис)

Керівник роботи

_____ (підпис)

К. В. Ващук

(прізвище та ініціали)

В.І. Ємцев

(прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

У випускній роботі розглянуто і узагальнено існуючі теоретико – методичні засади управління транспортною діяльністю на підприємстві. В роботі описано сутність транспортно діяльності, його завдання та цілі, а також розглянуто трактування системи транспортування та розроблення її з точки зору логістики.

Для оцінки доцільності запропонованого заходу було визначено сучасний рівень розвитку ТОВ «Пивоварня Зіберта» та охарактеризовано систему його транспортування.

На основі дослідження результатів управління транспортною діяльністю на ТОВ «ПивоварняЗіберта» було розроблено пропозиції щодо вибору способу транспортування на підприємстві, що дасть змогу отримати додатковий прибуток.

Проведені розрахунки свідчать, що запропонований проект є прибутковим та в подальшому можливе його впровадження на підприємстві.

Випускна робота складена на 80 сторінках (*без урахування додатків*), містить 18 таблиць, 5 рисунків.

Ключові слова: ЛОГІСТИКА, УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ, ВИДИ ТРАНСПОРТУВАННЯ.

SUMMARY

In the final work the existing theoretical and methodical bases of management of transport activity at the enterprise are considered and generalized. The paper describes the essence of transport activity, its tasks and goals, as well as the interpretation of the transportation system and its development in terms of logistics.

To assess the feasibility of the proposed measure, the current level of development of Ziberta Brewery LLC was determined and the system of its transportation was characterized.

Based on the study of the results of transport management at PivovarnyaZiberta LLC, proposals were developed to choose the method of transportation at the enterprise, which will allow to obtain additional income.

The calculations show that the proposed project is profitable and in the future it is possible to implement it at the enterprise.

The final work is compiled on pages 80 (excluding appendices), contains 18 tables, 5 figures.

Key words: LOGISTICS, TRANSPORT ACTIVITY MANAGEMENT, TYPES OF TRANSPORTATION.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ПІДПРИЄМСТВІ.....	9
1.1. Сутність понять «управління», «транспортна діяльність»	9
1.2. Види транспортування на підприємстві.....	18
1.3. Методичні підходи до оцінки рівня системи транспортної діяльності на підприємстві.....	28
Висновки до розділу 1.....	33
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ВИРОБНИЧО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ПІВОВАРНЯ ЗІБЕРТА».....	34
2.1. Аналіз ринку, на якому діє суб'єкт господарювання.....	34
2.2. Загальна характеристика управління транспортною діяльністю суб'єкта господарювання.....	41
2.3. Оцінка рівня системи товароруку на підприємстві.....	48
Висновки до розділу 2.....	54
РОЗДІЛ 3. РОЗРОБКА ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ПІДПРИЄМСТВІ.....	56
3.1. Вдосконалення системи управління транспортною діяльністю підприємства.....	56
3.2. Використання аутсорсингу для вдосконалення управління транспортною діяльністю ТОВ «ПивоварняЗіберта».....	60
3.3. Вплив запропонованого заходу на ОТЕП роботи підприємства.....	65
Висновки до розділу 3.....	67
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	72
ДОДАТКИ.....	80

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Діяльність будь-якого підприємства нерозривно пов'язана із проблемами реалізації каналів поставки сировини, напівфабрикатів і розподілу готової продукції у рамках певної логістичної системи. При цьому особливе місце займає питання організації зовнішніх і внутрішніх перевезень: вибір виду транспорту, метод організації перевезень, тип транспортних засобів і т. ін. Все це охоплюється транспортною діяльністю підприємства.

Сучасний ринок транспортних послуг рясніє великою кількістю пропозицій. В умовах створеної конкуренції транспортні логістичні компанії намагаються запропонувати найбільш вигідні умови співпраці для клієнтів.

Питання визначення сутності транспортної діяльності у роботах як закордонних, так і вітчизняних учених, серед яких Ланкастер Дж., Джоббер Д., Штерн Л., Ель-Ансари А., Кофлан Є., Кальченко А., Крикавський Є., Сигида Л., Чухрай Н., та ін.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження теоретичних основ управління транспортною діяльністю на підприємстві та обґрунтування пропозицій щодо підвищення її ефективності.

Поставлена у роботі мета зумовила вирішення наступних завдань:

- вивчити сутність понять «управління», «транспортна діяльність»;
- визначити види транспортування на підприємстві;
- розглянути методичні підходи до оцінки рівня системи транспортної діяльності на підприємстві;
- провести аналіз ринку, на якому діє суб'єкт господарювання;
- здійснити загальну характеристику управління транспортною діяльністю суб'єкта господарювання;
- оцінити рівень системи товароруку на підприємстві;
- вдосконалити систему управління транспортною діяльністю підприємства;

- обґрунтувати використання аутсорсингу для вдосконалення управління транспортною діяльністю ТОВ «Пивоварня Зіберта»;

- оцінити вплив запропонованого заходу на результати діяльності підприємства.

Об'єктом дослідження в роботі є процес управління транспортною діяльністю на підприємстві.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та практичних аспектів управління транспортною діяльністю на підприємстві.

Сферою застосування є ТОВ «Пивоварня Зіберта»

В роботі використано такі *методи дослідження*, як: системний аналіз, групування, аналіз, синтез.

Інформаційною базою написання кваліфікаційної роботи стали наукові праці вітчизняних та закордонних учених у сфері управління логістикою; законодавчі та нормативно-правові документи, що регламентують діяльність підприємств; статистична та фінансова звітність підприємства; періодичні видання; інформаційно-аналітичні матеріали, Інтернет-ресурси.

Апробація результатів випускної кваліфікаційної роботи. Результати дослідження пройшли апробацію та оприлюднені в матеріалах 87 Міжнародної наукової конференції молодих учених, аспірантів і студентів "Наукові здобутки молоді – вирішенню проблем харчування людства у XXI столітті", 15–16 квітня 2021 р. – Київ: НУХТ. – Ч.3.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ПІДПРИЄМСТВІ

1.1. Сутність понять «управління», «транспортна діяльність»

Промислова революція, збільшення розмірів підприємств, поглиблення розподілу та кооперації праці, посилення потреби забезпечення цілеспрямованої і погодженої праці людей призвели до появи специфічної функції праці - управління, та особливому виду діяльності – управлінської праці (УП), пов'язаної з координацією дій учасників процесу, яка може існувати тільки в організації.

Таким чином управління – це специфічний різновид трудової діяльності. Воно відноситься до категорії розумової праці, що здійснюється людиною і складається зі слухання, читання, спостереження, мислення, говоріння, комунікацій [30]

З'явилася потреба в керівниках, здатних приймати грамотні, обґрунтовані управлінські рішення і керувати тисячами найманих кваліфікованих працівників, а також у визначенні їхнього кола обов'язків, повноважень і відповідальності. Під управлінським рішенням ми розуміємо результат альтернативної формалізації економічних, технологічних, соціально-психологічних, адміністративних методів менеджменту, на основі якого керуюча система безпосередньо впливає на керовану. Для здійснення управлінської діяльності потрібні були професіонали, компетентні менеджери, здатні організувати управління виробництвом на науковій основі, у рамках діючих законів.

Існує декілька трактувань поняття управління:

Управління - це осмислений вплив людини на процеси, об'єкти, а також на людей для надання необхідної спрямованості їхній діяльності й одержання бажаного результату [17].

Управління - це механізм для досягнення мети [5].

Управління - це сукупність скоординованих заходів, спрямованих на досягнення визначеної мети [3]. Сутність управління полягає в координуванні роботи інших людей. Основна мета управління - створення необхідних умов для реалізації задач організації, координація й узгодження спільної діяльності працівників для досягнення конкретних запланованих результатів. Підходи різних авторів до визначення поняття управління надано у додатку А.

У безлічі різних визначень підкреслюється значення того чи іншого аспекту управлінської діяльності:

- управління - це процес впливу на діяльність окремого працівника, групи чи організації з метою досягнення максимальних результатів (акцент на такому елементі управлінської діяльності, як “вплив”, і на його цільовій спрямованості) [17];
- управління є взаємодією між керівником і підлеглим йому персоналом (підкреслюється необхідність об’єднання зусиль для досягнення визначених результатів) [30];
- управління - це особливий вид діяльності, що перетворює неорганізовану юрбу в ефективну, цілеспрямовану і продуктивну групу працівників (наголошується на важливості організуючого початку для ефективної спільної діяльності) [35].

Ми погоджуємося з тим, що управління це цілеспрямована дія на об’єкт з метою змінити його стан або поведінку у зв’язку зі зміною обставин зовнішнього або внутрішнього середовищ.

Управляти можна технічними системами, комп’ютерними мережами, автомобілем, конвеєром, літаком, людьми тощо.

Управлінська праця має особливості:

- важко вимірюється кількісними методами;
- пов’язана с аналізом подій, що відбуваються;
- пов’язана з прийняттям управлінських рішень;
- базується на «прихованих» знаннях.

Тому більшість процесів приховані від спостереження, результати УП важко визначити та зафіксувати.

Застосування терміну “управління” правомірно щодо загальної характеристики цього виду людської діяльності. Але якщо мова йде про зміст, форми і методи управлінського впливу суб'єкта управління на об'єкт управління в умовах ринкової економіки, то тут застосовується термін “менеджмент”.

Менеджмент – це цілеспрямований вплив на колектив працівників або окремих виконавців з метою виконання поставлених завдань та досягнення визначених цілей.

Об'єктом менеджменту є працівники зайняті виконанням певних функцій у виробничому процесі: технічні, технологічні, логістичні тощо.

Логістичну діяльність суб'єктів господарювання частина вчених розглядає як практичну реалізацію комплексних логістичних функцій і елементарних логістичних операцій. Комплексні логістичні функції ділять на базисні (постачання, виробництво, збут), ключові (підтримка стандартів обслуговування споживачів, управління закупівлями, транспортування, управління запасами, управління процедурами замовлення, управління виробничими процедурами, ціноутворення, фізичний розподіл) і підтримують (складування, вантажопереробка, захисне упакування, забезпечення повернення товару, забезпечення запасними частинами і сервісне обслуговування, збір зворотних відходів, інформаційна комп'ютерна підтримка) [34].

Основними складовими логістичних функцій є навантаження, розвантаження, затарювання, експедирування вантажів, перевезення та зберігання вантажів, прийом і відпуск товарів зі складу, перевантаження, сортування і комплектація, консолідація вантажів, збір, зберігання і передача інформації про вантажі, розрахунки з постачальниками, страхування вантажів, передача прав власності на товар, митне оформлення та інші логістичні операції, які здійснюються на підприємстві. З огляду на, що метою логістичної діяльності є гармонізація інтересів виробників, постачальників і

споживачів, то її основними напрямками є: вдосконалення параметрів вхідних потоків ресурсів на основі поліпшення зв'язків з постачальниками; вдосконалення внутрішніх потоків, тобто результатів і узгодженості дій підрозділів підприємства; вдосконалення зв'язків з споживачами, забезпечення найбільш точної відповідності вихідних потоків товарів і послуг з їх вимогами [22].

Поняття логістики – управлінська діяльність по здійсненню операцій закупівлі, постачання, транспортування та зберігання товарно-матеріальних цінностей, включаючи матеріали, готову продукцію, сировину, інвентар, техніку тощо [18].

Згідно з цим визначенням, логістика спрямована на оптимізацію витрат, пов'язаних з поставками товарно-матеріальних цінностей (ТМЦ), раціоналізацію процесів виробництва, постачання і зберігання ТМЦ, необхідних для діяльності підприємства. Дані процеси можуть здійснюватися в рамках конкретного підприємства або групи підприємств, при цьому в залежності від специфіки діяльності та переміщуються ТМЦ можуть застосовуватися різні підходи до логістичної діяльності.

Поняття логістики також включає в себе управління інформацією та інформаційними потоками, безпосередньо пов'язаними з логістичними процесами, а також ряд управлінських дій в рамках загальних фінансових потоків підприємства [8].

Від поняття логістики потрібно відрізнити логістичну систему, яка являє собою комплекс дій різних учасників процесів постачання, транспортування та зберігання ТМЦ, такі дії організуються таким чином, щоб досягалася мета і виконувалися завдання логістики.

Логістика, як особлива економічна діяльність, є сферою управління всіма видами потоків, які мають місце в практиці господарюючих суб'єктів. Управління об'єктами, які належать до сфери логістики, ґрунтується на розробці конкретних рішень і їх подальшої реалізації. Відповідно до цього, сутність логістики проявляється в науковій і господарській діяльності [7].

Сутність логістики як науки полягає в розробці методології, наукового підходу і методів планування, контролю та управління транспортуванням, складуванням, розподілом і іншими матеріальними і нематеріальними операціями, які мають місце в діяльності економічних агентів. До сфери застосування наукових методів логістики відносяться операції з доставки сировини і матеріалів до виробничого підприємства, перерозподілу сировини, матеріалів, напівфабрикатів всередині підприємства, доставці готової продукції до кінцевого споживача, а також передача та обробка супутньої цими операціями інформації [4].

Таким чином, в сучасних умовах, сутність логістики проявляється в раціоналізації управління матеріальними потоками [18].

Завдання логістики полягають в певних діях, які апріорі спрямовані на розробку і планування раціонального матеріального потоку. Відповідно до цього логістика виконує 4 функції: системоутворююча, інтегруюча, регулююча, результуюча [21].

Системоутворююча функція логістики полягає в організації логістичних систем, орієнтованих на раціональне, ефективне і цільове управління ресурсами господарюючого суб'єкта. Також до даної функції належить координація дій внутрішніх підрозділів підприємства та інших підприємств, які є учасниками матеріального потоку, починаючи від постачальника сировини для виробничого процесу, закінчуючи оптовими і роздрібними торговцями, які забезпечують розподіл готової продукції.

Інтегруюча функція логістики безпосередньо пов'язана з системоутворюючою функцією і полягає в забезпеченні синхронної роботи відділу постачання, складу, відділу збуту підприємства з зовнішніми постачальниками ресурсів та посередниками по збуту готової продукції. Слід враховувати, що реалізація даної функції неможлива без досягнення координації та узгодженості дій всіх учасників матеріального потоку в рамках системоутворюючої функції логістики.

Регулююча функція логістики полягає в ефективному управлінні матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками з метою забезпечення економічно раціонального виробничого процесу за допомогою контролю і впливу на логістичну систему підприємства.

Результуюча функція логістики спрямована на скорочення витрат, забезпечення раціонального матеріального потоку, організацію своєчасної доставки ресурсів для виробничого процесу і розподілу готової продукції. Ця функція визначає ефективність логістики на підприємстві на основі отриманого кінцевого результату від організації поставок сировини і розподілу готової продукції. Функції логістики забезпечують координацію виробництва і розподілу [22].

На думку більшості авторів до основних логістичних функцій можуть бути віднесені наступні [4, 7, 18, 22, 23]:

- формування комерційних зв'язків з постачання товарів або надання послуг;
- визначення обсягів та напрямів руху матеріальних потоків;
- прогностичні оцінки потреби в перевезенні;
- розвиток, розміщення та організація складського господарства;
- управління запасами;
- здійснення перевезень;
- управління складськими операціями;
- оперативне планування виробництва.

Можна сказати, що логістичний підхід – це системний підхід до дослідження соціально-економічних і людино-машинних систем. Особливість його застосування полягає в тому, що кожне стан досліджуваного об'єкта та їх сукупність розглядаються у взаємозв'язку, наступності та розвитку, у переході до якісно нового стану. Складні об'єкти при цьому досліджуються як ієрархічно побудоване єдність відкритих систем, причому будь обґрунтовані рішення повинні враховувати їх вплив на суміжні елементи та зв'язку [26].

Застосування логістичного підходу до проектування розвитку економічних систем передбачає вирішення наступних завдань:

- Постановка цілей розвитку і знаходження їх оптимального поєднання;
- Визначення шляхів і засобів досягнення цих цілей через виявлення зв'язків і дослідження взаємодії врахованих чинників і розглянутих об'єктів в кількісній формі;
- Взаємоув'язка цілей і засобів їх досягнення з потребою в ресурсах, враховуючи обмеженість останніх [37].

Головні інструменти логістичного підходу - аналіз і синтез досліджуваної системи. Аналіз системи дозволяє виявити її найбільш істотні складові, дати їм характеристику, а також кількісну оцінку взаємодії один з одним, визначає їх вплив на параметри досліджуваної системи. Синтез використовується в процесі розробки та функціонування формалізованої динамічної моделі параметрів системи [40].

Логістика дозволяє комплексно, з системних позицій охопити всі етапи комплексу: "постачання - виробництво - зберігання - розподіл - транспорт - попит - споживання".

Практично любий вид діяльності пов'язаний з транспортною діяльністю. Транспортна діяльність – переміщення вантажів і людей з одного місця в інше, при якому не відбувається ніяких фізичних перетворень транспортованих об'єктів.

На відміну від інших логістичних функцій, транспортування не прив'язане до якого-небудь географічного пункту. Сфера транспорту — велика кількість видів послуг, пов'язаних з розподілом товарів між виробником і споживачем, а також взаємодією між різними рівнями виробництва у розподілі продукції.

Єдиний технологічний процес транспортування вантажів - комплексна технологія, у рамках якої здійснюється чітка взаємодія всіх елементів логістичної системи на всіх етапах доставки вантажів: «точно в строк», із

найменшими витратами ресурсів і на основі інтеграції виробництва, транспорту і споживання.

Єдиний технологічний процес транспортування вантажів припускає інтеграцію виробництва, транспорту і споживання. Його зміст визначають наступні фактори [41]:

- транспортні характеристики вантажу (фізико-механічні і фізико-хімічні властивості: обсяги і маса, вид тари і упакування та ін.);
- кількісні характеристики вантажу (масові вантажі, дрібнопартійні вантажі, вантажі у пакетах, контейнерах, на піддонах та ін.);
- видові характеристики транспортних засобів і їх перевізні можливості;
- характеристики виробничих і інших об'єктів, що відносяться до формування транспортних ланцюжків.

Кожний вид перевезення вантажів характеризується специфічними особливостями в технології, організації і управлінні. Але при цьому вони мають загальну технологічну основу у вигляді конкретних технологічних схем доставки.

Незалежно від того, наскільки глибоко інтегрована транспортна діяльність у виробничу сферу діяльності (чи є вона основною для підприємства чи ні), існують певні основні підходи до її організації та управління.

Основні завдання транспортної діяльності [49]:

- вибір виду і типу транспортного засобу;
- оптимізація транспортного процесу під час змішаних перевезень;
- визначення раціональних маршрутів доставки;
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- координація транспортного й виробничого процесу.

Основні положення транспортної діяльності [55]:

- розмір транспортних витрат безпосередньо залежить від місця розміщення підприємства, складів, постачальників і споживачів;

- вид використовуваного транспортного засобу прямо впливає на вид і розміри виробничих запасів;
- кожний вид транспорту визначає вимоги до тари, а тип вантажу диктує вибір способу упакування;
- обрані вантажні транспортні засоби визначають вид завантажувально-розвантажувального устаткування, а також тип і оснащення завантажувально-розвантажувальних площадок і естакад;
- максимально можлива консолідація вантажів для загальних пунктів доставки дозволяє підприємству виділити більше вантажу своїм перевізникам і вигравати на знижках за рахунок замовлення більших обсягів перевезення вантажів;
- вибір постачальником вантажного перевізника визначається цілями обслуговування споживачів.

За кількістю видів транспорту, що приймає участь у доставці вантажів розрізняють одновидову (юнімодальну), багатовидову (мультимодальну та інтермодальну) системи перевезення [60].

Юнімодальна система перевезення — прямі перевезення вантажу тільки яким-небудь одним видом транспорту.

Мультимодальна система перевезення — прямі змішані перевезення вантажу принаймні двома різними видами транспорту і, як правило, у межах країни.

Інтермодальна система перевезення — система доставки вантажів у міжнародному сполученні декількома видами транспорту за єдиним транспортно-вантажним документом і передачею вантажів у пунктах перевалки з одного виду транспорту на іншій без участі його власника у єдиній вантаженій одиниці або транспортному засобі.

Основні принципи функціонування систем перевезення вантажів [70]:

- єдиний комерційно-правовий режим;
- комплексне рішення фінансово-економічних аспектів;
- використання систем відстеження руху вантажів;

- інформаційне забезпечення і зв'язок;
- єдність усіх ланок транспортного ланцюга в організаційно-технологічному аспекті;
- комплексний розвиток транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

Концепція транспортної діяльності припускає розширення змісту процесу перевезення – від відправника вантажу до вантажоотримувача, включаючи вантажопереробку, упакування, зберігання, розпакування та формування інформаційних потоків, які супроводжують перевезення.

Отже, з вищенаведеного можна зробити висновок, що управління транспортною діяльністю це сукупність конкретних відносин між людьми, підприємствами, органами управління, в основі яких лежить вплив суб'єкта управління на процес транспортування.

Управління транспортом в процесі фізичного руху товарів на шляху від виробника до споживачів через сформовані логістичні канали розподілу полягає в послідовному вирішенні наступних завдань:

1. Вибір виду транспорту і визначення місць і способів перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший.
2. Маршрутизація цього руху для видів транспорту, вільних у визначенні траси руху (наприклад, для автомобільного транспорту на відміну від залізничного).
3. Контроль і управління рухом транспорту в ході доставки товарів по логістичному ланцюгу.

1.2. Види транспортування на підприємстві

Усі об'єкти транспорту можна поділити на такі основні групи: автомобільний, залізничний, повітряний, водний та трубопровідний транспорт [76].

Автомобільний транспорт є основним видом транспорту переважно для здійснення внутрішньоміських перевезень, а також перевезень міжміських та міжрайонних на порівняно невеликі відстані.

До переваг цього виду транспорту можна віднести:

- високу швидкість доставки вантажів;
- можливість здійснювати перевезення з відправної точки до точки призначення без перевантаження вантажу завдяки високій маневреності автомобілів;
- порівняно невеликі капітальні витрати на організацію перевезень невеликої кількості вантажів на невелику відстань.

До недоліків автомобільного транспорту можна віднести вищу, ніж на інших видах транспорту, питому собівартість перевезень [78].

Залізничний транспорт є основним видом транспорту для перевезень великих кількостей вантажів на великі відстані (масові перевезення).

До переваг залізничного транспорту відносять:

- незалежність графіку перевезень від пори року та кліматичних чинників;
- коротші маршрути руху у порівнянні з водним та автомобільним транспортом;
- надійність і регулярність перевезень за високої пропускної спроможності (до 80–90 млн. т вантажу на рік двоколіійною або 20–30 млн. т на рік одноколіійною залізницею);
- низька собівартість перевезень та низькі питомі затрати енергії;
- висока швидкість перевезень за масового транспортування на великі відстані. Останнім часом усе більшого поширення набувають швидкісні залізничні магістралі (залізниці другого покоління), де рухомий склад рухається з середньою швидкістю понад 200 км/год. Такі залізниці за швидкістю доставки вантажу можуть конкурувати з повітряним транспортом;
- висока безпека руху та високий рівень екологічної безпеки;

– можливість створення прямого зв'язку між великими підприємствами за рахунок під'їзних залізничних шляхів і забезпечення доставки вантажу за схемою «від дверей до дверей» без дорогих перевалок.

До недоліків залізничного транспорту відносять:

– високу питому вартість будівництва колій (високий рівень капітальних затрат) і відносно повільну віддачу вкладеного капіталу (6–8 років, а іноді й більше), крім того, окупність капітальних витрат залізничного будівництва значною мірою залежить від потужності освоєних вантажо- і пасажиропотоків на новій лінії;

– високу металоємність – на 1 км залізничного шляху необхідно майже 200 т металу;

– продуктивність на залізничному транспорті нижча, ніж на трубопровідному, морському й повітряному (але вища, ніж на автомобільному) [77].

Повітряний транспорт використовується переважно для швидких перевезень на великі відстані.

До переваг цього виду транспорту відносять:

– можливість доставки вантажів на великі відстані й у райони, які є недоступними чи важкодоступними для інших видів транспорту;

– менші капітальні затрати у порівнянні з залізничним та автомобільним транспортом (на будівництво в бездорожніх районах двох аеропортів у вихідному та вхідному пунктах маршруту потрібні невеликі затрати часу, а капіталовкладень в багато разів менше, ніж для спорудження полотна залізничних або автомобільних доріг);

– велика середня швидкість перевезень, що уможливорює перевезення на велику відстань вантажів, які швидко псуються, а також вантажів, доставка яких є дуже терміноюю;

– велика організаційна маневровість та можливість створювати прямі сполучення.

До недоліків можна віднести порівняно високу собівартість перевезень, обмеженість ваги та габаритів вантажу, що перевозиться [77].

Водний транспорт можна поділити на дві групи: річковий та морський.

Річковий транспорт є ефективним для виконання великих обсягів перевезень сезонних вантажів (зерна, вугілля, руди).

До основних переваг річкового транспорту відносять:

- низькі капітальні затрати та порівняно низьку питому металоємність (готові природні шляхи, використання течії води);
- невисоку собівартість перевезень (утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень);
- велику пропускну спроможність (можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів).

Недоліками можна назвати невідповідність русел річок і, отже, траєкторій перевезення напрямкам вантажопотоків, низьку швидкість доставки вантажів, а також, у багатьох випадках, сезонність перевезень.

Морський транспорт використовується переважно для перевезення вантажів на великі відстані між портами однієї країни або для міжнародних перевезень. Він є одним із головних чинників зовнішніх торгівельних зв'язків більшості країн.

Перевагами морського транспорту можна вважати:

- низькі капітальні затрати під час організації масових перевезень на великі відстані;
- регулярність виконання перевезень;
- низьку питому собівартість перевезень (під час перевезень на далекі відстані собівартість нижча, ніж на усіх інших видах транспорту).

До недоліків відносять неритмічність здійснення перевезень в залежності від погодних умов [77].

Трубопровідний транспорт використовується здебільшого для переміщення рідких та сипких продуктів, таких як нафта, газ, вугілля, харчові

продукти. Це порівняно новий вид транспорту, але такий, що інтенсивно розвивається.

До переваг трубопровідного транспорту можна віднести:

- найнижчу собівартість транспортування рідких та газоподібних вантажів (порівняно із залізничним і автомобільним транспортом, доставка нафти ним утричі дешевша);
- траєкторія транспортування вантажів, як правило, є коротшою у порівнянні з річковим та залізничним транспортом (є можливість укладання трубопроводу незалежно від рельєфу та інших природних умов);
- забезпечення збереження вантажів, що транспортуються, завдяки повній герметизації трубопроводів;
- можливість забезпечення високого рівня автоматизації процесів транспортування;
- низькі капіталовкладення у порівнянні з іншими видами транспорту;
- безперервність процесу перекачування;
- малу чисельність обслуговуючого персоналу.

Головним недоліком цього виду транспорту є його вузька спеціалізація. Номенклатура видів вантажів, які можна транспортувати, є обмеженою. Крім того, для раціонального використання цього виду транспорту потрібен стійкий та потужний потік продуктів для перекачування [77].

Вибір виду транспорту часто буває безальтернативним і повністю визначається взаємним розташуванням виробника, центрів консолідації та розподілу, числом посередників і характером їх діяльності, числом і розташуванням споживачів і їх поведінкою в процесі закупівельної діяльності.

Тому, якщо вантаж може бути доставлений з одного місця в інше, наприклад, залізничним або автомобільним транспортом, необхідно зробити правильний вибір варіанта перевезень.

При здійсненні такого вибору слід враховувати властивості вантажу, що перевозиться і різних доступних видів транспорту, які були розглянуті і класифіковані вище, а також ситуацію на ринку фірм-перевізників. Сюди ж

відноситься і наявність у перевізників тієї чи іншої стратегії управління транспортуванням, надання ними додаткових послуг і рівень інформатизації та контролю всього процесу транспортування.

Крім названих, на вибір поєднання різних видів транспорту впливають:

- необхідність створення транспортних коридорів, т. е. таких частини національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні за обсягом і / або інтенсивності більш-менш постійні перевезення між окремими регіонами;
- доцільність створення транспортних ланцюгів, тобто таких перевезень або їх етапів, коли при використанні навіть різних видів транспорту самі вантажі залишаються в незмінному вигляді, представляючи собою вантажний пакет або, що зручніше, стандартизований контейнер;
- можливість технологічної ув'язки і спільного планування транспортування з виробництвом і випуском готової продукції та з процесом складування;
- можливість в разі змішаних перевезень взаємоузгодження і спільного планування процесів транспортування для різних видів транспорту.

Під впливом логістичних концепцій KANBAN і "точно в термін" користувачі транспортних послуг стали віддавати перевагу таким критеріям оцінки роботи транспорту, як дотримання часових графіків доставки вантажів (в залежності від тривалості планованої поставки вважаються допустимими наступні відхилення: для восьми-12 тижнів - 25%; чотирьох-восьми тижнів - 10; менше чотирьох тижнів - 1%), відповідальність за задоволення поточних потреб в перевезеннях і можливість відстеження руху вантажу [76].

Більшість компаній важливе значення надає таким факторам, як близькість розташування терміналів, розмір тарифів, протяжність маршрутів і наявність спеціалізованого рухомого складу.

Завдання маршрутизації вантажопотоків стає особливо актуальною в умовах багатоваріантності розподілу таких потоків. Це характерно для автомобільного транспорту, в значно меншій мірі – для повітряного або

морського, і зовсім в малому ступені – для річкового і залізничного транспорту. Тому для цього випадку, обмежимося розглядом проблеми вибору маршруту і інтенсивності перевезень стосовно до автомобільного транспорту.

У найзагальнішому вигляді транспортна задача в рамках лінійного програмування формулюється так, є t постачальників (або локальних складів), які мають певні обмежені запаси продукції, і n споживачів даної продукції. Відомі витрати на транспортування одиниці продукції від будь-якого постачальника до будь-якого споживача. Необхідно прикріпити споживачів до тих чи інших постачальників, щоб сумарні транспортні витрати на доставку всієї продукції були б мінімальні.

Цілі мінімізації (вид так званої цільової функції) в кожному конкретному випадку можуть бути різними. При маршрутизації автомобільного транспорту в залежності від поставлених цілей методами лінійного програмування вирішуються наступні завдання:

- визначення числа перевізників для заданого часу перебування автомобіля в русі, при якому забезпечується мінімум втрат робочого часу;
- закріплення споживачів за постачальниками однотипної продукції, при якому забезпечується мінімум незавантажених пробігів;
- ув'язка маршрутів окремих автомобілів з метою забезпечення мінімуму недозавантажених пробігів;
- визначення послідовності руху при складанні маршрутів, яка забезпечує мінімум пробігу в процесі цього маршруту;
- розподіл автомобілів та засобів механізації навантаження і вивантаження по робочим маршрутами, яке забезпечує максимальне використання цих автомобілів і відповідних засобів механізації.

Застосування економіко-математичних моделей і комп'ютерних методів їх аналізу дозволяє скласти раціональні маршрути перевезень та графіки доставки замовлень споживачам.

Забезпечення належним чином організованих перевезень здійснюється за допомогою правильно організованого документування та документообігу, а також інформатизації і комп'ютеризації всіх транспортних процесів.

Поряд із загальними діючими правилами, що регламентують відповідні транспортні перевезення, в кожному конкретному випадку складається договір перевезення. У цьому документі перевізник зобов'язується перевезти обумовлений вантаж до заданого пункту в узгоджені терміни, а відправник - в установленому порядку сплатити роботу перевізника [55].

Для різних видів транспорту існує своя термінологія, що відноситься до документування перевезень, і складаються вантажні документи мають свої особливості. Для залізничного транспорту первинним документом, що має силу договору, є накладна, що складається відправником. В необхідний комплект супровідної документації, крім накладної, входять дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу.

У накладній відправник вказує залізничну станцію призначення і маршрут, найменування відправника та одержувача, поштові адреси, число місць вантажу вид упаковки, масу вантажу, дані про вагони і норму його завантаження.

Ці ж дані заносяться і в інші три документа.

На накладній ставлять штампель з датою приймання вантажу, відправника видають оформлену квитанцію. Накладна і дорожня відомість відправляються разом з вантажем. Одержувач приймає вантаж за накладною, а розписується в його отриманні в дорожній відомості. Основним документом для обліку роботи залізниці є корінець дорожньої відомості, який залишається у відправника.

При відправці вантажу автомобільним транспортом основним документом є типовий договір на перевезення, а для розрахунків замовника і автотранспортної організації обов'язково складається товарно-транспортна накладна. При випуску автомобіля на лінію водієві видається дорожній лист, який повинен бути їм повернуто після закінчення роботи.

При відправці вантажу морським транспортом в разі використання судна, що здійснює регулярні рейси, договором на перевезення є документ, званий коносаментом, який за змістом є свого роду накладної.

Коносамент — товаророзпорядчий документ, цінний папір, що видається морським перевізником вантажу його відправнику, що засвідчує прийняття вантажу до перевезення і містить зобов'язання доставити вантаж до пункту призначення і передати його одержувачу [19]. Коносамент подорожує разом з вантажем, по ньому одержувач приймає вантаж і в ньому ж розписується в отриманні. Види коносаменту представлено в додатках.

У разі перевезення вантажу в прямому водному сполученні (тобто. За принципом "море-річка") або в змішаному залізнично-водному сполученні цей супровідний документ так і називається "накладна". Якщо ж здійснюється міжпортове перевезення, тобто морське перевезення в чистому вигляді, то первинним документом для передачі вантажу на судно є так званий навантажувальний ордер [19].

При перевезенні вантажів внутрішнім річковим транспортом основним документом є укладені пароплавством з вантажовідправником навігаційні договори. Ці договори мають сезонний характер і полягають зазвичай перед початком навігації. Документом, які супроводжують вантаж в усі час його транспортування, і в цьому випадку є накладна. Накладні для перевезення вантажів річковим транспортом виконуються в декількох варіантах: для суховантажів, універсальних контейнерів, буксирування, для нафтопродуктів і змішаних перевезень.

Нарешті, перевезення вантажів повітряним шляхом також здійснюється згідно з відповідними оформленою накладною.

Правильне та оперативне вирішення питань, пов'язаних з ходом транспортування, що є невід'ємною ланкою всього виробничо-збутового процесу, має базуватися на наступних факторах [16]:

- підвищення технічного рівня транспортування, пов'язаного з широкомасштабної інформатизацією на основі застосування комп'ютерної техніки,
- організаційно-методичні заходи, що базуються на концепції логістики, що розглядає рух матеріального потоку як єдиного цілого.

Треба мати на увазі, що насправді обидва ці чинники взаємопов'язані. Підвищення рівня інформатизації дає технічну можливість розглядати весь матеріальний потік від виробника до споживача як єдине ціле. З іншого боку, інтегрований підхід до матеріального потоку вимагає збору і обробки інформації про всі деталі його фактичного руху, в тому числі про хід виконання у всіх аспектах різних договорів про перевезення.

В даний час у зв'язку з розвитком логістичних функцій, що базуються на високій інформатизації транспортного процесу, виникла можливість здійснення змішаних контейнерних залізнично-автомобільно-водних перевезень.

Для сполучення різних видів транспорту створюється розвинена мережа портових споруд, вантажно-розвантажувальних терміналів, складських споруд, під'їзних шляхів, сортувальних споруд, маневрових засобів і вантажно-розвантажувальних механізмів і пристроїв.

Тому поряд з управлінням комерційними операціями транспортування (підготовкою і прийомом вантажів, оформленням документів, справлянням оплати і різних зборів, пломбуванням, оформленням переадресування, видачею одержувачам) здійснюється управління технологічним процесом транспортування.

Цей технологічний процес виконується персоналом і обладнанням відповідних ланок транспортного ланцюга, і не може ні за яких обставин бути порушений.

Для логістичного менеджменту особливо важливі деякі техніко-експлуатаційні параметри рухомого складу, шляхів сполучення і терміналів.

Вибираючи відповідний вид транспорту, логістичний менеджер повинен враховувати потужність і вантажні можливості, техніко-експлуатаційні характеристики і просторову доступність транспорту. Важливою умовою вибору є забезпечення цілісності вантажу в дорозі, дотримання стандартів якості транспортного процесу, міжнародних екологічних вимог.

1.3. Методичні підходи до оцінки рівня системи управління транспортною діяльністю на підприємстві

Показник якості транспортної діяльності – кількісна характеристика одного або декількох споживчих властивостей дано діяльності, складових її якість. Якість перевезень оцінюється за сукупністю характеристик, що визначають їх придатність задовольняти потреби вантажовідправників або вантажоодержувачів у відповідних перевезеннях.

Логістичний потік – спрямований рух сукупності матеріально-речових, фінансових, інформаційних, енергетичних, кадрових та інших видів ресурсів в економічній сфері від постачальників до споживачам [15].

Матеріальні потік, що знаходиться в процесі транспортування, називають вантажопотоком. Вантажний потік - кількість вантажів, перевезених окремими видами транспорту в певному напрямку від пункту відправлення до пункту призначення за певний період.

Номенклатура показників якості вантажних перевезень, що застосовується в сфері управління якістю вантажних перевезень, визначено ДСТУ 51005-96 «Послуги транспортні. Вантажні перевезення. номенклатура показників якості » [11].

Вибір номенклатури показників якості обґрунтовують:

- характеристиками і особливостями вантажу, що перевозиться;
- видом транспорту та шляхів сполучення, використовуваним рухомим складом;
- особливостями експедиції вантажу;

- вимогами, що пред'являються до перевізного процесу;
- завданнями управління якістю транспортних послуг;
- складом і структурою властивостей, які характеризують якість;
- основними вимогами до показників якості.

Відповідно до зазначеного стандарту показники якості транспортної послуги повинні відповідати таким основним вимогам [1]:

- сприяти забезпеченню відповідності якості вантажних перевезень потребам споживачів (фізичних і юридичних осіб);
- характеризувати всі властивості вантажного перевезення, що зумовлюють її придатність задовольняти певні потреби споживачів в відповідно до її призначення;
- бути стабільними;
- сприяти підвищенню якості вантажних перевезень;
- виключати взаємозамінність показників при комплексній оцінці рівня якості вантажних перевезень.

Показники якості вантажних перевезень, відповідно до стандарту, утворюють систему показників і використовуються для нормування і оцінки якості транспортних послуг.

На першому рівні системи відображені три основні показники якості вантажних перевезень: збереження вантажів, що перевозяться; своєчасність виконання перевезення; економічність.

На другому рівні відображені групові показники кожного з трьох основних показників. До збереження вантажів відносяться: показники збереження перевезення без пропажі, без пошкоджень, без забруднення і без втрат. До своєчасності виконання перевезення відносяться: показники регулярності прибуття вантажу, показники терміновості перевезення вантажу, показники перевезення вантажу до призначеного терміну. До економічних показників відносяться: відсоток транспортних витрат у собівартості продукції, питомі витрати на транспортування вантажів різними видами

транспорту, питомі повні витрати на доставку вантажу, витрати на виробництво вантажно-розвантажувальних і складських робіт.

Третій рівень – це одиничні показники якості вантажних перевезень. Представимо їх більш детально в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1.

Одиничні показники оцінки якості транспортування вантажів

Групові показники	Характеристика групових показників	Поодинокі показники
1	2	3
показники перевезення вантажів пропажі без	Характеризують властивість транспортної послуги зберігати кількість місць вантажу однаковими на початку перевезення і після її завершення. ці показники придатні для оцінки якості перевезення дрібно- та крупнопартійних тарно-штучних вантажів.	1.1 Питомі витрати від несохранной перевезення 1.2 Відсоток пропажі вантажів при перевезенні 1.3 Середня величина збитку від пропажі вантажів при перевезенні
показники перевезення вантажів ушкоджень без	За допомогою показників вантажів без ушкоджень встановлюють властивість транспортної послуги забезпечувати схоронність вантажів в плинні часу перевезення і їх придатність до використання за призначенням після перевезення. ці показники рекомендується використовувати при перевезення готової продукції побутового і виробничо-технічного призначення, яка після транспортування повинна знаходитися в справному або працездатному стані	2.1 Відсоток вантажів перевезених без пошкоджень 2.2 Середня величина збитку від пошкодження вантажу 2.3 Питомі витрати від пошкодження вантажу
показники перевезення вантажів забруднень без	Характеризують властивість транспортної послуги зберігати чистоту перевезеного вантажу відповідно до встановлених вимогами. такі показники доцільно використовувати при перевезення вантажів, зміна чистоти яких після транспортування впливає на ефективність їх використання по призначенням або на можливість подальшого застосування.	3.1 Коефіцієнт забруднення вантажів 3.2 Кількість вантажів, неприйнятих одержувачем після перевезення через забруднення.

Продовження табл.1.1.

1	2	3
показники перевезення вантажів без втрат	Дотримання показників виконання перевезення без втрат означає здачу вантажу в кінцевих пунктах їх власникам без претензій і відшкодування збитку. ці показники використовуються під час перевезення насипних, навалювальних і швидкопсувних вантажів,	4.1 Питомі втрати вантажу 4.2 Середня величина втрат вантажів при транспортуванні 4.3 Вартість втрат вантажу при транспортуванні 4.4 Відсотки вантажів, доставлених без втрат і зниження їх якості при перевезення
показники регулярності прибуття вантажу	Оцінюють частоту надходжень вантажу протягом встановленого періоду часу	5.1 Середнє число прибуттів вантажу за одиницю часу 5.2 Мінімальна число прибуттів вантажу за одиницю часу 5.3 Середній час між надходженнями вантажу 5.4 Мінімальний, максимальний, час між надходженнями вантажу 5.5 Відсоток відхилень від встановленої регулярності надходження вантажу 5.6 Відсоток надходжень вантажів з заданої (Узгодженої) регулярністю
показники терміновості перевезення вантажу	Оцінюють швидкість доставки	6.1 Середній час перевезення вантажу 6.2 Максимальне відхилення від середнього часу перевезення вантажу 6.3 Відсоток прибуття вантажу в наднормативне час 6.4 Середня величина відхилень від нормативного часу перевезення вантажу 6.5 Середня швидкість перевезення вантажу 6.6 Величина добового пробігу транспортного кошти 6.7 Відсоток прибуттів вантажу за нормативне час
показники перевезення вантажу до призначеного терміну	Оцінюють ступінь відхилення моменту прибуття вантажу від встановленого значення	7.1 Середня величина відхилення прибуття вантажу від призначеного терміну 7.2 Середня величина перевищення призначеного терміну прибуття вантажу 7.3 Максимальна величина перевищення призначеного терміну

Джерело: [2,15,24]

У таблиці 1.2 наведені загальні показники для оцінки якості процесу транспортування.

Таблиця 1.2.

Загальні показники транспортування

Показники транспортування	Опис показника транспортування
Обсяг транспортної роботи (Вантажообіг) в т/км	Розраховується підсумовуванням виконаних тонно-кілометрів по всьому поїздки, отриманих шляхом множення ваги перевезеного вантажу на відстань перевезення (пробіг з вантажем) за кожну поїздку.
Трудомісткість перевезень	Являє собою кількість витраченого праці всіх категорій працівників (водії, робітники вантажно-розвантажувальних пунктів, ремонтники, адміністративно-управлінський та обслуговуючий персонал) на одиницю виконаної транспортної роботи за певний період (як правило, за рік); вимірюється в людино-годинах на 100 т-км.
Кількість перевезеного вантажу в тоннах	Визначається по товарно-транспортних накладних підсумовуванням кількості вантажу, доставленого в пункти призначення.
Робочий парк рухомого складу	Справний і придатний до експлуатації парк автотранспортних засобів (тягачів та причепів), якими можна здійснювати перевезення.
Коефіцієнт використання парку автотранспортних коштів	Показник, що характеризує ступінь використання парку автотранспортних засобів за календарний період. Визначається як відношення величини автомобіле-днів у роботі до величини автомобіле-днів у господарстві
Коефіцієнт використання парку транспортних засобів з випуску	Обчислюється відношенням кількості транспортних коштів, що знаходяться в русі (на лінії, в рейсі), до числа транспортних засобів в наявності. коефіцієнт технічної готовності Відношення кількості автомобіле-днів перебування рухомого складу в технічно справному стані до загальної кількості автомобіле-днів
Коефіцієнт випуску	Показник, що характеризує випуск рухомого складу на лінію
Коефіцієнт нерівномірності перевезення	Оцінює зміну обсягу перевезень в тоннах по часу, т. е. по кварталах, місяцях, тижнях, діб і годинах

Джерело: [23, 56, 78]

На основі представленої системи показників, можна оцінити якість будь-яких вантажних перевезень і визначити ефективність управління транспортним процесом.

За результатами розрахунків, з огляду на конкретну ситуацію на кожному підприємстві, потрібно виявити найбільш значущі фактори, що

впливають на якість транспортних перевезень та запропонувати заходи по мінімізації впливу даних факторів (коригувальні та запобіжні дії).

Висновки до розділу 1

З логістичної точки зору транспорт є технічною основою, яка забезпечує рух матеріальних і (або) товарно-матеріальних потоків, співіснує з ними як транспортний потік, виконуючи по відношенню до них обслуговуючу функцію. При цьому транспортний потік формується сукупністю транспортних засобів, що забезпечують переміщення вантажів і рухомих транспортними шляхами сполучення.

Мета транспортного обслуговування полягає в тому, щоб виконати доставку вантажів, тобто безперебійне постачання вантажів в місці призначення. Відповідно до класифікації процесів в логістиці доставка вантажів розглядається як комплексний технологічний процес, що включає в себе: підготовку і подачу вантажів і транспортних засобів до місця відправлення, транспортування - транспортний процес і супроводжуючі його вантажообробні операції (навантаження, розвантаження, перевалка, зберігання), здачу вантажу вантажоодержувачу.

Транспортне обслуговування ланцюгів поставок повинно здійснюватися на принципах логістики, запозичених із загального їх складу, розвинених і доповнених у відповідності зі специфікою сервісу.

При реалізації принципів логістики транспортне обслуговування повинно втілювати правила логістики - доставка потрібного вантажу в потрібне місце і час, в потрібній кількості і відповідної якості, потрібного вантажоодержувачу з оптимальними транспортними витратами. Дана вимога пред'являється до всього процесу доставки вантажів і, в першу чергу, - до транспортування.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ВИРОБНИЧО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ПИВОВАРНЯ ЗІБЕРТА»

2.1. Аналіз ринку, на якому діє суб'єкт господарювання

У 2019 виробництво і ринок пива продовжили коливатися біля нульової. Але сезон був вдалим для пивоварів з точки зору рентабельності продажів. Ціновий мікс покращився внаслідок швидкої загальної преміалізації ринку, а також її приватного аспекту - зростання продажів імпортного пива. За підсумками сезону значно поліпшила свої позиції АВ InBev Efes. Виявилось, що споживачі не забули бренди Efes, які вимушено зникли з ринку, але в 2019 році почали швидко повертати втрачене [14].

На тлі стагнуючого ринку це означало скорочення продажів інших компаній, насамперед Carlsberg Group, яка була чотири роки тому основним бенефіціаром догляду за Efes. «ППБ» виявилася стійкіше до брендингової активності конкурента, а «Оболонь» зберегла колишні обсяги і вже безумовно домінує в економічному сегменті ринку. Зростання частки незалежних виробників було заслугою провідних крафтових броварень, які поки мають невелику ринкову вагу, але швидко набирають силу.

Виробництво пива в Україні у 2018 році зросло на 2,5% порівняно з 2017-м – до 180,7 млн дал. Його вважають найпопулярнішим напоєм серед українців. На думку експертів, попиту на пиво сприяють ефективна маркетингова стратегія, реклама і порівняно невисока ціна.

Початок 2019 року склався непогано - обсяги виробництва пива в першому кварталі помітно зросли. Але пивовари змогли лише наблизитися до високої планки літнього сезону 2018 року, коли тепла погода і чемпіонат світу з футболу розігріли споживання. Наслідком нерівної динаміки став практично незмінний підсумковий обсяг випуску. За три квартали він знизився на піввідсотка. І весь 2019 рік можна вважати закріпленням досягнутого в минулому році.

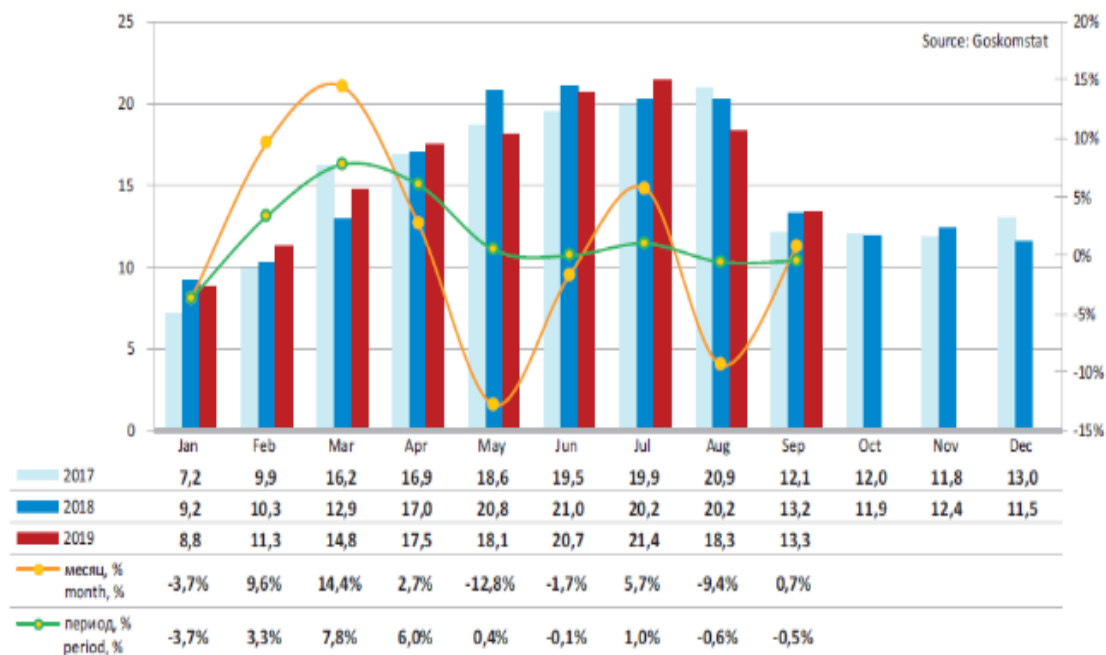


Рис. 2.1. Виробництво пива 2017-2019 рр

Джерело:[47]

Якщо у виробництва динаміка була слабо негативною, то ринок пива, навпаки, трохи виріс (+6,9%). Торговий баланс вийшов в плюс завдяки закордонним постачанням.

Головною тенденцією 2019 року стала різка преміалізація ринку тарованого пива. Якщо його розділити на дві приблизно рівні половини - дешевого і дорогого пива з-за кордоном до і після 15 гривень за літр, то продажі і частка ринку пива першої половини істотно скоротилися, а для маржинального пива - істотно зросли.

Почала падати популярність народної марки «Світле», яка входить в портфель майже всіх великих і регіональних пивоварень. Паралельно два лідера ринку скоротили присутність в економічному сегменті, залишаючи його компанії «Оболонь» і регіоналам. Ймовірно, це була усвідомлена стратегія, пов'язана з небажанням послаблювати масові бренди «затиснути» у вузькому ринковому просторі low mainstream [45].

Крім того, провідні компанії проводять активну брендингову політику в преміальному і суперпреміальному сегментах. Помітну підтримку дорогому пиву надали і регіональні пивовари, продукція яких на полицях супермаркетів

часто позиціонується як преміальна. Природно, це відноситься до спеціального і крафтового пива, дистрибуція якого в мережах швидко зростає.

На сьогоднішній день всі бренди формують приблизно половину імпортного сегмента, а їх частка ринку в звітному періоді 2019 року зросла на 30 п.п., що дуже непогано для суперпреміального пива. Торгова мережа Fozzy Group, а точніше, мережа супермаркетів «Сільпо» успішно розвиває напрямок «власний імпорт», виділяючи для нього окремий полицний простір. Також продажу імпорту непогано стимулювали промоакції і різке зниження цін в низький сезон 2018 і 2019 роки.

Позитивний ефект на розрахунковий торговий баланс і негативний на обсяги випуску зробило скорочення експорту українського пива. За перші три квартали 2019 року він зменшився на 17%. Проте, головний український експортер - компанія «Оболонь» - робить активні спроби експансії від Південно-Східної Азії, до Африки і Близького Сходу. Нагадаємо, що ще в 2018 році експорт зростав - на 12%.

Відзначимо, що за перші три квартали 2019 року несподівано перейшли до стагнації виробництво і продаж безалкогольного пива. Відповідно, його частка ринку залишилася на колишньому рівні (9%). Ще недавно здавалося, що ми знаходимося на початку тривалого і стійкого тренда зміцнення цього сегмента. Можливо, стагнація пов'язана з підвищеною чутливістю продажу безалкогольного пива до погодних коливань. Проте, продаж безалкогольних напоїв та квасу, які також дуже чутливі до погоди, в 2019 році продовжували зростати невеликими темпами. Також не можна не відзначити тренд посилення безалкогольних private labels, частка яких вже перевищує 16% в сегменті, за нашою оцінкою. При цьому скорочення частки ринку торкнулося, відповідно, більшість торгових марок пивоварних компаній [49].

Лідерами серед виробників пива названо компанії «САН ІнБев Україна», «Карлсберг Україна», «Перша Приватна Броварня» і «Оболонь».

У 2018 р. галузь пивоваріння сплатила до Держбюджету України 4,7 млрд грн підакцизного податку.

До ТОП-100 найбільших платників податків за минулий рік увійшли 5 ключових підприємств алкогольної галузі:

- «Карлсберг Україна» (2,93 млрд грн),
- «Національна горілчана компанія» (2,03 млрд грн),
- «Сан ІнБев Україна» (1,6 млрд грн),
- «УДК» (1,53 млрд грн),
- «Оболонь» (1,25 млрд грн).

Крім класичного лагерного пива, в Україні збільшується виробництво крафтового напою. Серед українців зберігається тренд на споживання «живого» пива виробництва регіональних заводів і крафтових пивоварень.

У 2018 р. літрова пляшка українського світлого пива подорожчала на 9% (або на 1,2 грн) – до 15–19 грн, а з екзотичними або фруктовими добавками – до 29 грн, темного пива – з 30 до 35 грн.

Зростання ціни було зумовлено подорожчанням сировини – на 11% у середньому за рік і склотари – більш ніж на 40%.

Попри це пиво лишається найдешевшим алкоголем, що відіграє роль у статистиці споживання різних видів алкогольних напоїв українцями. Внаслідок низької купівельної спроможності міцний алкоголь для українців – занадто дороге задоволення, тому набагато доступніше купувати літрову пляшку пива ціною близько 19 грн.

Українські виробники за 2019 рік експортували 126 545 т пива із солоду, у фінансовому вираженні – на суму \$5,42 млн, що на 10 % більше, ніж у 2018-му. У 2019 р. Україна увійшла в ТОП-5 експортерів пива до Євросоюзу з обсягом 11 млн л.

Попит на українське пиво у світі зростає через якість продукту, дизайну і різноманітності сортів і способів приготування.

Хоча 90% пива в Україні – вітчизняного виробництва, імпорт пива в Україну минулого року також збільшився – на 30% порівняно з 2017-м: до 42,2 тис. т, на суму \$51,23 млн. [49]

У пивоварінні практично немає тіньового ринку, оскільки пиво складніше підробити, а також через невисоку ціну на продукцію.

Обсяги нелегального виробництва оцінюють на рівні 5–8%. Найбільшу частку в тіньовому ринку становлять дрібні пивоварні, які відкриваються на базі ресторану, хоча якість такого пива досить висока. До причин існування підпільних пивоварень відносять високі ціни на ліцензії на виробництво.

Експерти прогнозують, що за сприятливих погодних умов улітку обсяг ринку пива може зрости не більше ніж на 3%.

На думку аналітиків, пиво серед усього алкоголю користується найбільшим попитом завдяки ефективній маркетинговій стратегії і рекламі. Основою успішної реалізації продукту є поява на ринку цікавих напоїв, фінансова стійкість компанії і системний бренд-маркетинг.

Передбачається збереження тенденцій зростання споживання, якщо на державному рівні не будуть прийматися закони, які можуть негативно вплинути на виробництво і реалізацію пива.

Ринок крафтового пивоваріння в Україні, за прогнозами експертів, у найближчі сім років досягне свого піку. Основними броварнями, які виробляють крафтове пиво в Україні, є: First Dnipro Brewery (Дніпро) – 25%, VARVAR (Київ) – 17%, «Правда. Beer Theatre. Lviv» (Львів) – 12% [52].

Частка ринку відходить переважно до нових компаній, які, виводячи свої продукти, ефективніше захоплюють прихильність цільової аудиторії компанії FirstDniproBrewery [49].

Наявний в останні роки тренд відносно крафтового пива має бути майбутнім українського пивного ринку. Якщо звернутися до інформації відносно якості продукту сучасних вітчизняних виробників пива, то, наприклад, бельгійський тріпель «Сила» львівського Театру пива «Правда» отримав бронзову медаль у Німеччині, червоний ель «Червоні очі» – золоту медаль у Бельгії. Також українські пивоварні регулярно отримують нагороди на фестивалі World Beer Idol (причому у цьому році – золоту, срібну і бронзову медалі одночасно).

Все це свідчить про те, що українські виробники пива значно підвищили якість своєї продукції за досить короткий проміжок часу й уже мають можливість конкурувати з провідними європейськими виробниками крафту.

Проведений аналіз вторинної маркетингової інформації показує, що протягом 2011—2017 рр. для українського ринку пива була характерна спадаюча кон'юнктура. Але у 2018 р. спад обсягів виробництва пива в Україні припинився і цей показник зріс у порівнянні з 2017 р. на 1,8 %. Дещо інша тенденція спостерігається для безалкогольного пива, зокрема у 2017 р. його виробництво зросло на 7,6%, а у 2018 р. — на 14,3% порівняно з попереднім роком. Основними факторами, які на вплинули на зростання на ринку пива у 2018 р., була ефективна маркетингова діяльність основних виробників пива, насамперед у ціновій та комунікаційній сферах [49].

Інтенсивність конкуренції у галузі виробництва пива є сильною, виробниками на ринку використовуються як методи цінової, так і нецінової конкуренції, вхідними бар'єрами є прихильність споживачів до відомих брендів, на ринок можуть легко увійти нові виробники крафтового пива (проте його частка в Україні становить лише 1 %, тоді як у США — 10 %), товарами-замінниками пива виступають і алкогольні напої, і безалкогольні напої, які використовуються споживачами для втамування спраги. Конкурентна боротьба на ринку посилюється за рахунок імпортних поставок цього товару. Внаслідок стабілізації курсу валют, зростання рівня доходів споживачів в Україні зростає попит на імпортне пиво. У 2018 р. його було завезено у обсязі 3,6 млн дал, тоді як у 2017 р. — 2,5 млн дал. Одночасно протягом 2018 р. порівняно з 2017 р. на 13 % зросли і поставки пива українських виробників на експорт — до 11,4 млн дал [52].

У 2018 р. найбільше зростання експорту спостерігалось у країни Америки (288,77%) та Європи (66,25%), натомість найбільше зростання імпорту — з країн СНД (176,48%) та Азії (130,81%). Внаслідок диференціації потреб споживачів, конкурентні переваги на ринку пива виробники забезпечують сьогодні за рахунок інновацій у смаках напою, його

різноманітному упакуванні, використанню сучасних інноваційних технологій у виробництві та маркетингу. Проведений аналіз діяльності основних виробників пива свідчить, що у процесі розвитку ними активно використовуються усі існуючі стратегії зростання. Тут мова йде про корпоративні стратегії підприємств, які можуть бути таких видів [49]:

— стратегія зростання, яка використовується для підприємств тих галузей економіки, що динамічно розвиваються та характеризується значними капіталовкладеннями, активним використанням інновацій, дослідженням ринку тощо з метою покращання основних фінансових та ринкових показників діяльності;

— стратегія стабілізації, яка використовується для підприємств тих галузей економіки, що знаходяться на етапі зрілості і характеризується захистом досягнутих конкурентних позицій, пошуком нових сфер діяльності та прагненням до використання стратегії зниження витрат і ціни на товари;

— стратегія скорочення — спрямована на зменшення обсягів бізнесу підприємства, що знаходиться на такому етапі життєвого циклу, як занепад.

Своєю чергою стратегія зростання теж має три різновиди: інтенсивне, інтеграційне та диверсифікаційне зростання. Стратегія інтенсивного зростання пивоварних компаній України, яка сьогодні активно використовується більшістю з них, спрямована на збільшення обсягів закупівлі пива наявними на ринку споживачами, пошук виробником нових посередників для забезпечення зростання обсягів збуту його товарів, вихід з продукцією на нові географічні ринки, виробництво нових видів та марок пива. В Україні існують значні перспективи для збільшення обсягів споживання пива.

2.2. Загальна характеристика управління транспортною діяльністю суб'єкта господарювання

ТОВ «Пивоварня Зібєрта» — підприємство харчової промисловості України, зайняте у галузі виробництва та реалізації пива і безалкогольних напоїв. Підприємство створене з метою отримання прибутку шляхом здійснення в інтересах учасника господарської діяльності, зокрема виробництва, торгівельної та посередницької діяльності, виконання робіт і надання послуг, здійснення зовнішньоекономічної діяльності, а також іншої діяльності не забороненої чинним законодавством.

Географія ринку збуту ТОВ «Пивоварня Зібєрта» на основі даних про маршрути руху транспорту та дані про обсяги реалізації продукції у натуральному виразі за 2019 рік наведені в табл.2.1.

Таблиця 2.1

Маршрути руху транспорту ТОВ «Пивоварня Зібєрта» та обсяги реалізації за 2019 рік

Маршрут	Точки відвантаження	Обсяг реалізації у натуральному виразі, тис.дал
Фастів-Умань- Одеса-Фастів	Умань	91,98
	Одеса	233,19
Фастів-Кожанка-Попільня-Фастів	Кожанка	43,28
	Попільня	19,36
Фастів-Київ-Запоріжжя	Київ	1,44
	Запоріжжя	53,99
Фастів-Київ	Київ	268,27
Фастів-Черкаси-Суми-Харків-Фастів	Черкаси	13,68
	Суми	38,47
	Харків	44,51
Фастів-Харків-Васищево-Фастів	Харків	60,81
	Васищево	4,39
Фастів-Дніпропетровськ-Запоріжжя-Фастів	Дніпропетровськ	85,41
	Запоріжжя	17,02
Фастів-Миколаїв-Херсон-Фастів	Миколаїв	149,68
	Херсон	127,59
Фастів-Запоріжжя-Фастів	Запоріжжя	115,17
Фастів-Івано-Франківськ-Фастів	Івано-Франківськ	27,30

Джерело: складено автором за даними підприємства

Проаналізувавши дані табл. 2.1, можна зробити висновок, що ринок збуту ТОВ «Пивоварня Зіберта» досить широкий і охоплює 9 областей України: Київську, Миколаївську, Одеську, Івано-Франківську, Запорізьку, Сумську, Харківську, Черкаську, Дніпропетровську та Херсонську.

Географічну структуру ринку ТОВ «Пивоварня Зіберта» за обсягами збуту наведено на рис. 2.2.

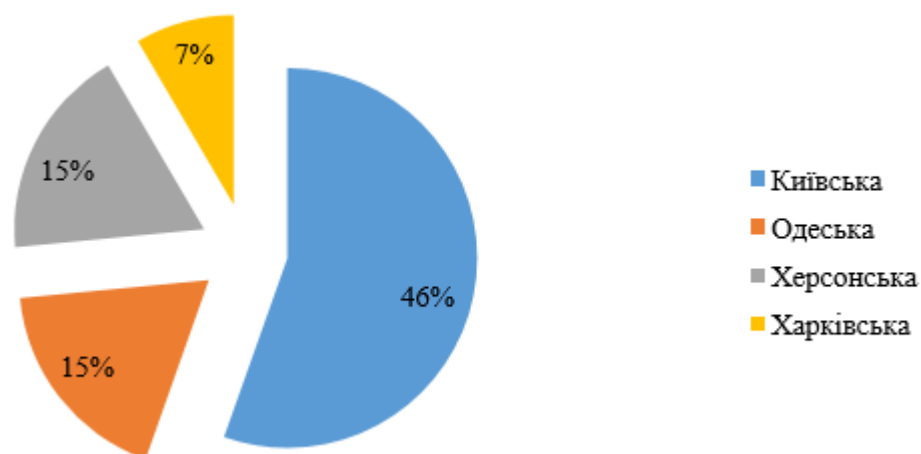


Рис.2.2. Географічна структура ринку ТОВ «Пивоварня Зіберта»

Джерело: сформовано автором на основі даних підприємства

Як видно з діаграми, найбільшу частку у загальному обсязі збуту продукції за 2019 рік має Київська область (46%).

Пивоварня Зіберта є абсолютним лідером на ринку пивної продукції Фастівського району, має розгалужену мережу збуту у Київській області, зокрема у місті Києві. Значну частину продукції підприємство реалізує у Одеській та Херсонській області (30%), які є стратегічними ринками збуту, а також у Харківській, та Дніпропетровській (7 і 6% відповідно) областях, де підприємство планує збільшувати обсяги реалізації.

Київська обл. займає 46 % структури ринку за обсягами збуту; Одеська 15%; Херсонська 15%; Харківська 7%. Для забезпечення ефективної роботи системи розподілу та збуту продукції ТОВ «Пивоварня Зіберта» утримує власний автопарк, а також користується послугами найманого транспорту ТД «Еталон». Торговий дім «Еталон» - займається дистрибуцією готової продукції підприємств ПрАТ «Оболонь» та інших компаній-виробників.

Таблиця 2.2

**Норми витрат пального по марках автомобілів автоцеху ТОВ
«Пивоварня Зіберта»**

Марка автомобіля	Вид палива	Лінійна норма л/100 км	Фактична норма л/100 км
1	2	3	4
ГАЗ 3307	Бензин	25	27,5
ГАЗ 3307	Скраплений газ	34	35
КАМАЗ	Бензин	31	34
КАМАЗ	Скраплений газ	38,5	42,5
ГАЗ -3309	Дизельне паливо	17	18
ОАР.ХР-380 з н/п	Дизельне паливо	18	35
МАЗ -544008 без напівпричіпа	Дизельне паливо	19	20
Оар.хр-(380;430;480) без н/п	Дизельне паливо	17	18
Фотон 1043	Дизельне паливо	14	15
Газель 3302	Бензин	17	18
Газель 3302	Скраплений газ	22	23
Газель 33021	Бензин	18	19
Газель 33021	Скраплений газ	22	24
ВАЗ 21214	Бензин	11	11
ВАЗ 21214	Скраплений газ	13	14
Шевроле авео	Скраплений газ	10	11
Шкода октавія	Бензин	9	10
Шкода октавія	Скраплений газ	12	13
ПАЗ 32054 (автобус)	Дизельне паливо	20	22
Богдан а-069 (автобус)	Дизельне паливо	19	20
ГАЗ 33104	Дизельне паливо	17	18
КАМАЗ 53212 кс 4574 (автокран)	Дизельне паливо	31	33
5САМА Р114.308	Дизельне паливо	25	27,5
ІЖ27175	Бензин	10	11
ГАЗ 2752 (СОБОЛЬ)	Бензин	12	13,5
ГАЗ 2752 (СОБОЛЬ)	Скраплений газ	15	16,5
ТОЙОТА КАМРІ	Скраплений газ	18	19
ВАЗ 21104	Бензин	9	10

Джерело: складено автором за даними підприємства

За даними табл. 2.2 власний автопарк підприємства складається із 27 одиниць транспорту, більшість з яких використовується понад 15 років, що говорить про значну кількість морально та фізично застарілого транспорту.

Договори на постачання сировини формуються шляхом обміну взаємними з постачальником пропозиціями.

У ТОВ «Пивоварня Зіберта» формують замовлення на поставку товарів фахівці закупівельної логістики кожен по своїй групі на основі статистичних даних, існуючого попиту на ринку та інших даних.

Методи закупівлі товарів визначаються, оцінюючи багато критерій, такі як надійність постачальника, якість товарів, а також умови доставки.

В основному договори на підприємстві укладені з доставкою сировини транспортом постачальника, але є й організації, поставка товарів яких здійснюється транспортом покупця. Виходячи з останнього, постачання узгоджується з транспортним відділом.

Механізм відбору постачальників на підприємстві ТОВ «Пивоварня Зіберта» здійснюється в декілька етапів. Початковим етапом вибору постачальника є пошук потенційних постачальників необхідних товарів. Директор і менеджер по закупівлях щоосені проводять аналіз потенційних партнерів, знайомляться з їх пропозиціями і пропонують їх постачальникам. Також при пошуку постачальників, працівниками фірми вивчаються спеціальні книги і журнали, проводиться активний пошук через Інтернет. На даний момент є список таких постачальників для подальшої співпраці (табл.2.3.):

Таблиця 2.3

Список можливих постачальників

Постачальники	Товарний асортимент
1	2
Концерн „Malteurop”	Солод, хміль, пивні дріжджі.
ПрАТ «Охтирський пивоварний завод»,	Солод, хміль.
Малтюрорп юкрейн, ТОВ	Солод, хміль, пивні дріжджі.
Пивзавод на подолі, ПРАТ	Солод, пивні дріжджі.
ПрАТ «Бершадський комбінат»,	Заготівля і зберігання ячменю, солод, солодові екстракти.
Славутський солодовий завод, ПАТ	Солод, ячмінь.
Пивоварня кубок, ТОВ	Солод, хміль, пивні дріжджі.
ПрАТ «Дяцьківці»	Ячмінь, хміль.
Імперія-С, ПАТ	Ячмінь, солод.
Алман груп, ТОВ	Ячмінь, дріжджі.
АС-пиво, ТОВ	Солод, хміль, пивні дріжджі.

Продовження табл.2.3

1	2
ТОВ «Оболонь Агро»	Ячмінь.
Київський склотарний завод, ПАТ	Склотара.
Скло-інвест, ТОВ	Склотара.
Мереф'янська скляна компанія, ТОВ	Склотара.
Інтерскло, ПП	Склотара.
ПрАТ «Рокитнівський скляний завод»	Склотара.
Склотара 2000, ТОВ	Склотара.
ПАК КОР Україна.ТОВ	Пластикова тара та заготівки.
Бунес ГМБХ, ТОВ	Жерстяна та пластикова тара.

Джерело: складено автором на основі документації ТОВ «Пивоварня Зібєрта»

Після того як відділ закупівлі склав огляд можливих джерел закупівлі, обираються ті, які найбільшою мірою відповідають вимогам підприємства.

Основним критерієм вибору постачальників на досліджуваному підприємстві є ціна товару, що реалізується даними постачальниками. Також важливим критерієм вибору постачальника є сума витрат на доставку товару на підприємство. Після проведення деяких розрахунків було визначено, що ціна придбання (яка складається з суми ціни на товар і транспортних витрат на його доставку) виходить, як правило, нижче при придбанні товарів у виробників товарів, ніж у посередників.

Наступним критерієм відбору постачальників є якість продукції. Аналіз якості проводиться за допомогою експертного аналізу працівниками даного підприємства.

Таким чином, досліджуване підприємство при виборі тих чи інших постачальників керується такими основними критеріями їх відбору:

- а) ціна;
- в) надійність постачання;
- г) рівень якості товару;
- д) умови договору поставки;
- е) можливість позапланових поставок;
- ж) фінансовий стан постачальника;

На досліджуваному у цій роботі підприємстві проводиться моніторинг діяльності своїх постачальників - рейтинг постачальників. Цей метод можна

вважати найбільш поширеним методом вибору постачальника. Вибирають основні критерії вибору постачальника, далі працівниками служби закупівлі встановлюється їх значимість експертним шляхом.

Розглянемо на прикладі того, як підприємство обирало у кого закупити ячмінь (табл.2.4.), причому його дефіцит був неприпустимий. Відповідно, на перше місце при виборі постачальника був поставлений критерій надійності постачання. Питома вага цього критерію найбільша.

Таблиця 2.4

Рейтинг постачальників ячменю ТОВ «Пивоварня Зіберта»

Критерій вибору	Питома вага критерію	Оцінка значення критерію за 10-бальною шкалою									
		Оболонь Агро		Бершадський комбінат		Пивоварня кубок		Імперія-с		Алман груп	
		Оцін.	Вплив	Оцін.	Вплив	Оцін.	Вплив	Оцін.	Вплив	Оцін.	Вплив
1. Надійність постачання	0,3	7	2,1	6	1,8	4	1,2	4	1,2	6	1,8
2. Ціна	0,25	6	1,5	6	1,5	5	1,25	4	1	5	1,25
3. Якість товару	0,15	8	1,2	8	1,2	7	1,05	7	1,05	7	1,05
4. Умови платежу	0,15	4	0,6	5	0,75	5	0,75	5	0,75	6	0,9
5. Можливість позапланових поставок	0,1	7	0,7	6	0,6	6	0,6	5	0,5	5	0,5
6. Фінансовий стан постачальника	0,05	4	0,2	5	0,25	3	0,15	3	0,15	4	0,2
РАЗОМ:	1	36	6,3	36	6,1	30	5	28	4,65	33	5,7

Джерело: складено автором на основі даних підприємства

На основі аналізу діяльності підприємства, начальник відділу закупівлі, як головний експерт задає питому вагу кожному критерію (ціні, надійності, якості тощо). Після того, як визначилися з пріоритетами відбору постачальників, йде безпосередньо експертний аналіз кожного варіанту. Так, на основі всієї доступної інформації по постачальникам, котра отримується через комерційні пропозиції, мережу інтернет, відгуки інших компаній, проводиться оцінка кожного постачальника.

Вираховується значення рейтингу по кожному критерію шляхом добутку питомої ваги критерію на його експертну бальну оцінку (наприклад, по 10-бальній системі) для даного постачальника (наприклад ТОВ "Оболонь

Агро").

Далі підсумовують отримані значення рейтингу за всіма критеріями і отримують підсумковий рейтинг для конкретного постачальника. Порівнюючи отримані значення рейтингу для різних постачальників, визначають найкращого партнера. Якщо рейтингова оцінка дає однакові результати для двох і більше постачальників за основними критеріями, то процедуру повторюють з використанням додаткових критеріїв або співпрацюють з обома.

Після розрахунку рейтингу постачальників по кожному виду сировини підприємство ТОВ «Пивоварня Зіберта» зробило вибір на користь наступних постачальників (табл.2.5.):

Таблиця 2.5

Постачальники ТОВ «Пивоварня Зіберта»

Постачальник	Товарний асортимент	Обсяги поставок тис.грн
ПрАТ «Охтирський пивоварний завод»	Солод та хміль	9105
ПрАТ «Бершадський комбінат»	Ячмінь	5011
ПрАТ «Дяцьківці»	Ячмінь	6284
ТОВ «Оболонь Агро»	Ячмінь та хміль	9758
ПрАТ «Рокитнівський скляний завод»	Виробництво склотари	3112
ТОВ «ПАК КОР УКРАЇНА»	Пластикова тара та заготівки	2071

Джерело: складено автором

Наступним етапом роботи закупівельного відділу є укладення договорів з потенційними постачальниками. Договори можуть укладатися в усній, письмовій чи нотаріальній формі.

Підприємство «Пивоварня Зіберта» своєчасно і правильно укладає договори з постачальниками, а також встановлює раціональні прямі договірні зв'язки по поставках товарів, як правило, на один рік і здійснює постійний контроль за їх виконанням.

Для підприємства «Пивоварня Зіберта» питання вибору постачальників є важливим чинником своєчасного задоволення споживчого попиту. Від вибору постачальника залежать: витрати, якість, своєчасність поставок та

інші, а отже і обсяг товарообігу. Все це призводить до необхідності ретельного вибору постачальників.

2.3. Оцінка рівня системи товароруку на підприємстві

Основними видами продукції, яку випускає на сьогоднішній день «Пивоварня Зіберта» є пиво: «Фастівське», «Оболонь», «Zibert», «Zibert Dunkel», «Zibert Weissbier», «Zibert Keller», «Zibert Pils», «Zlata Praga» та безалкогольні напої: «Ситро», «Лимонад», «Кола Нова», «Лайм», «Квас Старокиївський».

Торгова марка «Фастівське» представлена двома сортами «Світлим» і «Жигулівським». При розробці рецептур сортів «Фастівське Світле» та «Фастівське Жигулівське» за основу взяті класичні технології 60-70 рр. минулого століття. При цьому ключовим принципом стала висока якість і натуральність інгредієнтів, що увійшли до цих сортів і завершальним чинником було високотехнологічне обладнання пивоварні.

Торгова марка «Zibert» об'єднує сорта «Світле» та «Баварське», зварені за класичними технологіями і є успішним брендом пивоварні. При виготовленні пива «Zibert» використовуються тільки високоякісні складові. Солод власного виробництва (солодовий комплекс смт. Чемерівці, Хмельницької області), з якого вариться пиво, вважається найкращим в Україні. Вода видобувається зі свердловин і проходить якісну підготовку на сучасних німецьких фільтрах. Хміль імпортується з Німеччини, саме з такого хмелю вариться пиво на німецьких пивоварнях. Для задоволення потреб великої кількості споживачів, пиво «Zibert» розливається у пляшки 0.5, 1.0 та 2.0 л. Пиво «Zibert» має досить невеликий термін придатності (120 днів у склі та 90 днів у ПЕТ) за рахунок того, що воно не містить консервантів.

Для реалізації випуску цих двох брендів склалися усі передумови – сприятлива ринкова ситуація, наявність власних традицій і рецептів,

високотехнологічної виробничої бази і підтримка на рівні керівництва корпорації «Оболонь».

«Оболонь Пшеничне» виготовляється з найкращих сортів пшеничного та ячмінного солоду, чистої артезіанської води, особливих рас пивних дріжджів верхового бродіння, які надають напою приємного фруктового пряного аромату. Спеціальна технологія приготування пива дозволяє зберегти корисні біологічно-активні речовини протягом усього терміну реалізації.

Квас «Старокиївський» виготовляється за технологією живого бродіння з пророщеного зерна ячменю та жита, без штучних ароматизаторів та консервантів. Добре виражені тонізуючі властивості продукту і багатий вміст поживних речовин повністю відповідають потребам організму. Квас «Старокиївський» випускається у пляшках ПЕТ 0,5 л, 1 і 2 л.

Квас є повністю натуральним напоєм з високою енергетичною цінністю, здатний втамовувати спрагу і позитивно впливати на травлення. Корисні властивості квасу обумовлені вмістом вітамінів групи В, кальцію, магнію, фосфору, мікроелементів та амінокислот.

В табл.2.6 розглянемо обсяги виробництва та реалізації продукції ТОВ «Пивоварня Зіберта» за 2018 -2019 роки.

Таблиця 2.6

Обсяг виробництва та реалізації продукції на ТОВ «Пивоварня Зіберта» за 2018- 2019 роки

Найменування показника	Один. Виміру	Роки		Відхилення	
		2018 рік	2019 рік	абсолютне, ±	відносне, %
1	2	3	4	5	6
1. Обсяг виробництва продукції в натуральному виразі:	тис.дал.	9821	7062,8	-2758,2	-28
пиво:	тис.дал	8684,8	5735,4	-2949,4	-33,96
В тому числі пиво світле	тис.дал	8075,0	5385,6	-2689,4	-33,31
Пиво темне	тис.дал	609,8	349,8	-260	-42,63
Виробництво безалкогольних напоїв	тис.дал	611,1	628,6	17,5	2,86
Виробництво квасу	тис.дал	525,1	618,8	93,7	17,84
Виробництво сидру	тис.дал	-	80	80	100

Продовження табл. 2.6

1	2	3	4	5	6
2. Обсяг реалізації продукції в натуральному виразі	тис.дал	9583,9	7547	-2036,9	-21,25
В тому числі пиво світле	тис.дал	7833,5	5843,5	-1990	-25,40
Пиво темне	тис.дал	594,9	367,8	-227,1	-38,17
Виробництво безалкогольних напоїв	тис.дал	637,5	634,9	-2,6	-0,41
Виробництво квасу	тис.дал	522	620,8	98,8	18,93
Виробництво сидру	тис.дал	-	80	80	100
3. Обсяг реалізації продукції у вартісному виразі у діючих цінах	тис.грн	354898,1	397403,7	42505,6	11,98
пиво:	тис.грн	317483,6	333878,4	16394,8	5,16
В тому числі пиво світле	тис.грн	289333,5	306916,3	17582,8	6,08
Пиво темне	тис.грн	28149,1	26962,1	11187	-4,22
Виробництво безалкогольних напоїв	тис.грн	18381,5	22123,5	3742	20,36
Виробництво квасу	тис.грн	19033,0	30934,0	11901	62,53
Виробництво сидру	тис.грн	-	10467,8	10467,8	100

Джерело: складено автором за даними підприємства

Проаналізувавши дані, наведені в табл. 2.6, можна зробити наступні висновки.

Обсяг виробництва пива скоротився майже на 34%, що каже про зменшення попиту на пиво, яке виробляється на ТОВ «Пивоварня Зіберта», і про зниження купівельної спроможності споживачів. В той же час виробництво квасу збільшилось на 17,84 тис.дал, та виробництво безалкогольних напоїв збільшилось на 2,86 тис.дал. Також підприємство почало випускати новий вид напою – сидр, що почав користуватись попитом, за 2019 рік ТОВ «Пивоварня Зіберта» випустило 80 тис.дал. сидру в табл.2.7 наведено дані про виробництво продукції в асортименті за 2018-2019 роки.

Таблиця 2.7

Виробництво продукції в асортименті на ТОВ «Пивоварня Зіберта» за 2018-2019 роки

Показник	2018 рік		2019 рік		Відхилення	
	Випуск дал	Питома вага, %	Випуск дал	Питома вага, %	Абсолютне ±	Відносне %
1	2	3	4	5	6	7
Пиво всього	8684766	100	5735429	100	-2949337	-33,95

Продовження табл. 2.7.

1	2	3	4	5	6	7
Пшеничне нефільтроване	132066	1,52	23846	0,42	-108220	-95,32
Оксамитове темне	509873	5,87	247500	4,32	-262373	-51,45
Зіберт Світле	6289661	72,42	4473768	78	-1815893	-28,87
Зіберт Баварське	1154349	13,29	503181	8,77	-651168	-56,41
Зіберт Біле	73980	0,85	80628	1,41	6648	8,99
Зіберт Пшеничне	45234	0,52	33758	0,59	-11476	-25,37
Зіберт Бок міцне	-	-	64214	1,12	64214	100
«2000»	60346	0,59	-	-	-60346	-100
Фастівське	82807	0,99	38951	0,68	-43856	-52,96
Жигулівське Фастівське	81880	0,94	39902	0,70	-41978	-51,26
Злата Прага темне	99956	1,15	72135	1,26	-27821	-27,83
Хазяїн міцне	-	-	8328	0,15	8328	100
Кошерне Пшеничне	-	-	6505	0,11	6505	100
Берлінгер Лагер	-	-	20610	0,36	20610	100
ТМ Пивовар №1 Темне	-	-	30125	0,53	30125	100
Біле нефільтроване	154615	1,78	91970	1,60	-62645	-40,52
Експорт	765904	8,82	287864	5,02	-478040	-62,42
Безалкогольні напої	1136202	100	1247555	100	111353	9,80
В т.ч.ПЕТ 1л,1,25	238864	21,02	189133	15,16	-49731	-20,82
В т.ч.ПЕТ 2л.	303872	26,74	433814	34,77	129942	42,76
В т.ч. в Кег	68320	6,01	5715	0,46	-62605	-91,63
Квас бродіння	525146	46,22	618892	49,61	93746	17,85
В т.ч.ПЕТ 1л	147707	13	179731	14,41	32024	21,68
В т.ч.ПЕТ 2л	340038	29,93	408515	32,75	68477	20,14
В т.ч.ПЕТ 0,5л	37401	3,29	30646	2,46	-6755	-18,06
Сидр звичайний	-	-	80069	1,13	80069	100
Випуск разом	10346114	-	7681945	-	-2664169	-25,75

Джерело: складено автором за даними підприємства

Отже, проаналізувавши випуск продукції на ТОВ «Пивоварня Зіберта» за 2018-2019 роки в асортименті, можна зробити наступні висновки:

Обсяг пива зменшився на 2949337 дал. в 2019 році, що в відсотковому відношенні склало 33,95%. Це значно повпливало на загальні обсяги виробництва та на асортимент продукції на підприємстві.

Обсяг пшеничного нефільтрованого пива скоротився з 132066 дал. до 23846 дал. Обсяг оксамитового темного пива скоротився на 262373 дал. в 2019 році в порівнянні з 2018 роком, що склало 51,45%. Обсяг пива «Зіберт

Баварське» скоротився на 56,41%.

Почали вироблятися нові види пива – «Зіберт Бок міцне», «Хазяїн міцне», «Кошерне Пшеничне», «Берлінгер Лагер», «ТМ Пивовар №1 Темне», а також «Злата Прага» на експорт.

Виробництво пива на експорт у 2019 році значно скоротилось у порівнянні з 2018 роком. У 2018 році виробництво становило 765904 дал., а в 2019 році 287864 дал., що в відсотковому відношенні становить 62,42%.

Незважаючи на те, що виробництво безалкогольних напоїв в кегах знизилось на 91,63%, в загальному виробництво безалкогольних напоїв збільшилось. В 2018 році вироблялось 1136202 дал., а в 2019 році 1247555 дал. Безалкогольних напоїв, приріст склав 9,80 %.

Виробництво квасу збільшилось з 525146 дал. в 2018 році до 618892 дал. в 2019 році, хоча виробництво квасу в ПЕТ пляшках зменшилось на 18,06%.

Також на підприємстві ввели новий вид напою – сидр звичайний, виробництво сидру в 2019 році склало 80069 дал.

В табл.2.8 проаналізуємо основні техніко-економічні результати діяльності ТОВ «Пивоварня Зіберта» за 2017-2019 роки.

Таблиця 2.8

**Основні техніко – економічні показники діяльності ТОВ
«Пивоварня Зіберта» за 2017-2019 роки, тис.грн.**

Показник	2017 р.	2018 р.	2019 р.	Абсолютне відхилення,+/-		Відносне відхилення,%	
				2018/ 2017	2019/ 2018	2018/ 2017	2019/ 2018
1	2	3	4	5	6	7	8
Обсяг виробництва, тис.дал	8878	10346,1	7681,9	1468,1	-2664,2	16,53	-25,75
Чистий дохід, тис. грн.	360588	403799	330509	43211	-73290	11,98	-18,15
Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	245286	279554	252970	34268	-26584	13,97	-9,50
Валовий прибуток	115302	124245	77539	8943	-46706	7,75	-37,59
Адміністративні витрати	14205	14449	12720	244	-1729	1,71	-11,96
Витрати на збут	60018	68113	48036	8095	-20077	13,48	-29,47
Повні витрати на виробництво і реалізацію продукції	328049	366730	313726	38681	-53004	11,79	-20,53
Прибуток	6708	28908	8264	22 200	-20 644	330,94	-71,41

1	2	3	4	5	6	7	8
Чистий прибуток (збиток), тис. грн.	6708	25012	6593	18304	-18419	272,86	73,64
Рентабельність діяльності, %	1,86	6,19	2,0	4,33	-4,19	x	x
Рентабельність продукції, %	2,044	7,88	2,63	5,83	-5,25	x	x

Джерело: складено автором за звітністю підприємства

Аналізуючи техніко - економічні показники ТОВ «Пивоварня Зіберта» за 2017-2019 роки відмітимо, що за аналізований період практично всі аналізовані показники мають від'ємну динаміку. Особливо значна від'ємна динаміка аналізованих показників у 2019 році проти 2018 року.

Так, у 2018 році проти 2017 року збільшився обсяг виробництва на 16,53%. збільшився обсяг доходу від реалізації на 11,98%, собівартість –на 13,97%, валовий прибуток –на 7,75%, адміністративні витрати –на 1,71%, витрати на збут – на 13,48%, чистий прибуток – на 272,86%.

А у 2019 році навпаки. Обсяг виробництва зменшився проти 2018 року на 25,75%, дохід від реалізації – на 18,15%, валовий прибуток –на 37,59%, чистий прибуток –на 73,64%.

Найбільша рентабельність діяльності була у 2018 році – 6,19%, що на 4,33 п.п. більше ніж у 2017 році, у 2019 році рентабельність діяльності склала 2,0%, що на 4,19 п.п. менше ніж у 2018 році.

Для реалізації продукції ТОВ «Пивоварня Зіберта» користується різними каналами розподілу.

Каналами першого рівня являється роздрібна мережа. Цьому каналу характерні підприємства, які є торговою мережею, через яку відбувається реалізація напоїв підприємства. До таких підприємств можна віднести мережі супермаркетів «Фоззі», що є контрагентом підприємства. Підприємство реалізує продукцію роздрібному торговцю, а роздрібний торговець реалізує кінцевому споживачу. Магазини даної мережі знаходяться у Фастові та інших містах України. Розглянемо дані, щодо реалізації продукції ТОВ «Пивоварня Зіберта» у натуральному виразі мережі «Фоззі» за 2019 рік (табл.2.9).

Таблиця 2.9

**Реалізація продукції ТОВ «Пивоварня Зіберта» у мережі супермаркетів
«Фоззі» у 2019 р.**

Маршрут руху	Контрагент	Обсяг реалізації у натуральному виразі, тис. дал
Фастів-Одеса-Фастів	Фоззі Одеса	25,1
Фастів-Харків-Фастів	Фоззі Харків	63,8
Фастів-Запоріжжя-Фастів	Фоззі Запоріжжя	234,9
Фастів-Перемога-Фастів	Фоззі Перемога	58,2
Фастів-Вишневе-Фастів	Фоззі-Вишнеєв	46,7

Джерело: складено за даними підприємства

Як видно з табл. 2.9, Фастівський пивзавод здійснює відвантаження безпосередньо роздрібним мережам лише у 5 точках України, решта продукції реалізовується каналами другого рівня через посередників.

Що стосується каналу другого рівня, то він найбільше застосовується у діяльності підприємства. Пивна продукція виробляється в певній кількості (оптовими партіями), переважно на замовлення оптових підприємств, а потім оптові підприємства реалізують через роздрібну мережу. Так як до складу холдингу ПрАТ «Оболонь» входить велика кількість інших пивзаводів, Пивоварня Зіберта також постачає продукцію в рамках підприємств холдингу, що займається самовивозом продукції.

Висновки до розділу 2

На ТОВ «Пивоварня Зіберта» постійно працюють над оновленням та розширенням асортименту продукції, поліпшенням якості. З 2014 року випускають новий асортимент пива «Фастівське Світле», «Фастівське Жигулівське», «Стара брама».

Нині асортимент продукції пивзаводу налічує 10 сортів пива, 4 сорти безалкогольних напоїв та 3 сорти слабоалкогольних напоїв. Вся продукція ТОВ «Пивоварня Зіберта» виготовляється з натуральної високоякісної сировини без додавання хімічних поліпшувачів та консервантів. Для

приготування пива використовується високофільтрована вода з місцевої свердловини.

Дане підприємство є товариством з обмеженою відповідальністю, тому в організацій структурі головним органом управління є збори аукціонерів. Саме на цих зборах вирішується основні питання з приводу перспектив, діяльності підприємства тощо.

Основними видами продукції, яку випускає на сьогоднішній день ТОВ «Пивоварня Зібєрта» є пиво: «Фастівське», «Оболонь», «Zibert», «Zibert Dunkel», «Zibert Weissbier», «Zibert Keller», «Zibert Pils», «Zlata Praga» та безалкогольні напої: «Ситро», «Лимонад», «Кола Нова», «Лайм», «Квас Старокиївський»

Аналізуючи техніко - економічні показники ТОВ «Пивоварня Зібєрта» за 2017-2019 роки відмітимо, що за аналізований період практично всі аналізовані показники мають від'ємну динаміку. Особливо значна від'ємна динаміка аналізованих показників у 2019 році проти 2018 року.

Для реалізації продукції ТОВ «Пивоварня Зібєрта» користується різними каналами розподілу.

Власний автопарк підприємства складається із 27 одиниць транспорту, більшість з яких використовується понад 15 років, що говорить про значну кількість морально та фізично застарілого транспорту.

РОЗДІЛ 3. РОЗРОБКА ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ПІДПРИЄМСТВІ

3.1. Вдосконалення системи управління транспортною діяльністю підприємства

Оскільки транспортна логістика є супутником сучасних підприємств, без оптимальних рішень транспортних проблем, наявності відділу логістики і добре підготовлених фахівців в області митного оформлення, підприємство може втратити великі суми грошей, щоб доставляти товари клієнтам, що в короткостроковий період не дозволить організації реалізувати тактичні цілі, а в подальшому - виконати заплановані показники розвитку.

При надходженні матеріалу з першоджерела через ланцюжок виробничих організацій - транспортних організацій - посередницьких організацій до кінцевого споживача вартість збільшується. Понад 70% кінцевої вартості продукту включає в себе витрати на зберігання, транспортування і упаковку [12].

Щоб знизити ці витрати на сучасному етапі розвитку, велика кількість компаній практикує застосування методів логістики в сферах економічної діяльності – управління складом, управління запасами, управління транспортуванням, управління закупівлями [21]:

- S & OP (Sales & Operation Planning) - система планування продажів і операційної діяльності;
- FP & S (Factory planning & Scheduling) - система планування технологічних процесів і створення календарних графіків;
- SRM (Supplier Relationship Management) - система управління взаємовідносинами з постачальниками;
- CRM (Customer Relationship Management) - система управління взаємовідносинами з замовниками;

- TMS (Transportation Management System) - система управління транспортом;

- WMS (Warehouse Management System) - система управління складом.

У всіх функціональних областях логістики основне завдання - контролювати впроваджені процеси.

Моніторинг логістичного процесу - це впорядкована і, наскільки це можливо, безперервна обробка логістичних даних для виявлення відхилень або розбіжностей між плановими і фактичними значеннями логістичних показників, а також аналіз цих відхилень для виявлення причин розбіжностей.

На ТОВ «Пивоварня Зіберта» пропонуємо впровадити такі етапи управління логістичною системою як:

- визначення планових значень логістичних показників;
- розрахунок фактичних значень логістичних показників;
- порівняння фактичних і планових показників (виявлення відхилень);
- аналіз виявлених відхилень.

Внутрішній контроль - це процедура перевірки, яка проводиться для оцінки ефективності служби закупівлі; в цілому оцінюються його відносини з внутрішніми споживачами (іншими послугами), методи роботи, що використовуються співробітниками служби постачання, відносини з постачальниками. Щоб підтримувати високу конкурентоспроможність, логістична система повинна постійно розвиватися і ставати все більш складною. Для цього необхідно проаналізувати показники ефективності системи логістики, які відображають ефективність її роботи з експлуатаційної, економічної і технічної точок зору. Показники ефективності логістики можуть бути прямими або непрямими, абсолютними або відносними.

Прямі показники логістичної діяльності більше підходять для аналізу причин ситуації, що склалася і пошуку управлінських рішень. Непрямі показники ефективності логістики, такі як прибутковість або термін окупності, часто пов'язані з фінансами. Фінансові показники логістичної діяльності легко визначаються, дозволяють порівнювати отримані результати,

дають загальну картину сучасного стану логістичної системи. Однак у них є кілька істотних недоліків:

- відображають минулі результати;
- повільно реагують на зміни;
- залежать від ряду бухгалтерських прийомів;
- не враховують важливих аспектів логістики;
- не показують конкретні проблеми і способи їх усунення [22].

Використання показників, зазвичай, має сенс тільки в разі їх порівняння з аналогічними показниками інших підприємств або з цими ж показниками, отриманими за інший період часу.

Основними контрольованими показниками процесу моніторингу є:

- вага доставлених вантажів;
- швидкість оборотності запасів;
- відстань перевезення вантажу;
- кількість невиконаних заявок;
- вартість доставки вантажів;
- кількість порушень умов поставки тощо.

У сучасній транспортній логістиці при виборі оптимальних маршрутів і транспорту необхідна комп'ютерна обробка вихідних даних (замовлень, параметрів вантажу, автопарку і т. д.), це пов'язано з постійно зростаючими обсягами даних про стан об'єктів управління. (надалі ОУ). Дані про діяльність надходять в центр управління в «закритому» вигляді з супутників, і ручна обробка такого потоку інформації стає трудомісткою, що призводить до втрати ефективності прийнятих рішень і збільшення кількості помилок. Можливим вирішенням цієї проблеми в логістичних системах ТОВ «Пивоварня Зіберта» може стати впровадження технології блокчейн. Блокчейн (англ. Blockchain або ланцюг блоків) - це безперервно послідовний ланцюжок блоків (пов'язаний список), який містить інформацію відповідно до визначених 36 правил. Найчастіше копії ланцюжків блоків зберігаються і незалежно один від іншого обробляються на різних комп'ютерах [4].

У зв'язку з тим, що всі блоки в цій технології взаємопов'язані і в більшості випадків не підлягають зміні, ця технологія може вирішити проблему безпеки в логістиці, а саме запобігти можливості зміни даних і фальсифікації хакерами. Комп'ютерні алгоритми, записані в ланцюжку блоків, так званими розумними контрактами, дозволяють автоматизувати багато логістичних процесів і, отже, знизити їх ціни, а також зменшити вплив «людського фактора».

Орієнтація на впровадження технології блокчейна в технологічну сторону логістики на ТОВ «Пивоварня Зіберта» дозволить знизити ризики і значно підвищить стабільність, оскільки формує її практичну спрямованість. Реалізація блокчейнтехнологій на пивзаводі вигідна для зростання ефективності в документообігу, зберіганні даних, управлінні поставками товарів, платіжних систем, електронної комерції і систем голосування і досліджень громадської думки [5].

Переваги впровадження технології блокчейн для розвитку транспортної логістики на ТОВ «Пивоварня Зіберта»:

- скорочення кількості помилок в документообігу;
- спрощення роботи;
- забезпечення прозорості та достовірності інформації про виробників (постачальників) товарів та процесі руху товару, і інші;
- скорочення тривалості документообігу;
- формування єдиної інфраструктури для управління товарними потоками;
- скорочення тривалості логістичного циклу.

Інтеграція транспортної логістики через блокчейн-систему дозволить підприємству систематизувати основні інформаційні потоки на підприємстві, знизити трудовитрати на облік товарних потоків і підвищити безпеку цінної інформації [6].

У довгостроковій перспективі блокчейн дозволить вирішити проблему доступу до інформації про логістику для всіх рівнів бізнесу. Інший можливий варіант - передати процеси блокчейна на аутсорсинг, що дозволить компаніям

мінімізувати витрати на персонал і експлуатацію, а програмістам - знайти віддалену роботу або замовлення. Відсутність в даний час інфраструктурного рішення для блокчейн-програмування в області логістики свідчить про актуальність цього дослідження для ТОВ «Пивоварня Зіберта».

3.2. Використання аутсорсингу для вдосконалення управління транспортною діяльністю ТОВ «Пивоварня Зіберта»

ТОВ «Пивоварня Зіберта» здійснює доставку силами власного автопарку продукції у різні регіони України. Проте у сучасних умовах багатьом підприємствам вигідніше оплачувати послуги доставки продукції стороннім організаціям, зокрема спеціалізованому автотранспортному підприємству, що має автопарк, СТО, штат водіїв і техніків, місце для автостоянки. Таким чином, ТОВ «Пивоварня Зіберта» може передати на аутсорсинг доставку готової продукції у певні регіони.

Так, як ТОВ «Пивоварня Зіберта» має дуже великий обсяг реалізації продукції по всій території України і відповідно витрати на утримання транспортного цеху досить великі, а також враховуючи, що суттєво виросли витрати на доставку продукції у західні райони, пропонуємо розглянути співпрацю підприємства з аутсорсинговою компанією, що дасть змогу ТОВ «Пивоварня Зіберта»:

- мінімізувати ризики доставки продукції у деякі райони;
- забезпечити більш гнучкий графік відвантаження готової продукції;
- скоротити витрати на транспортування продукції.

Як було визначено досить значну кількість виготовленої продукції ТОВ «Пивоварня Зіберта» постачає у Південно-Західний регіон (12123 тис. дал), з них – у Вінницьку область (1956 тис. дал). Доставка продукції у цю область здійснюється автомобілями від м. Фастів.

У таблиці 3.1 подано витрати ТОВ «Пивоварня Зіберта» на утримання транспортного цеху та вартість перевезення готової продукції у Вінницьку область.

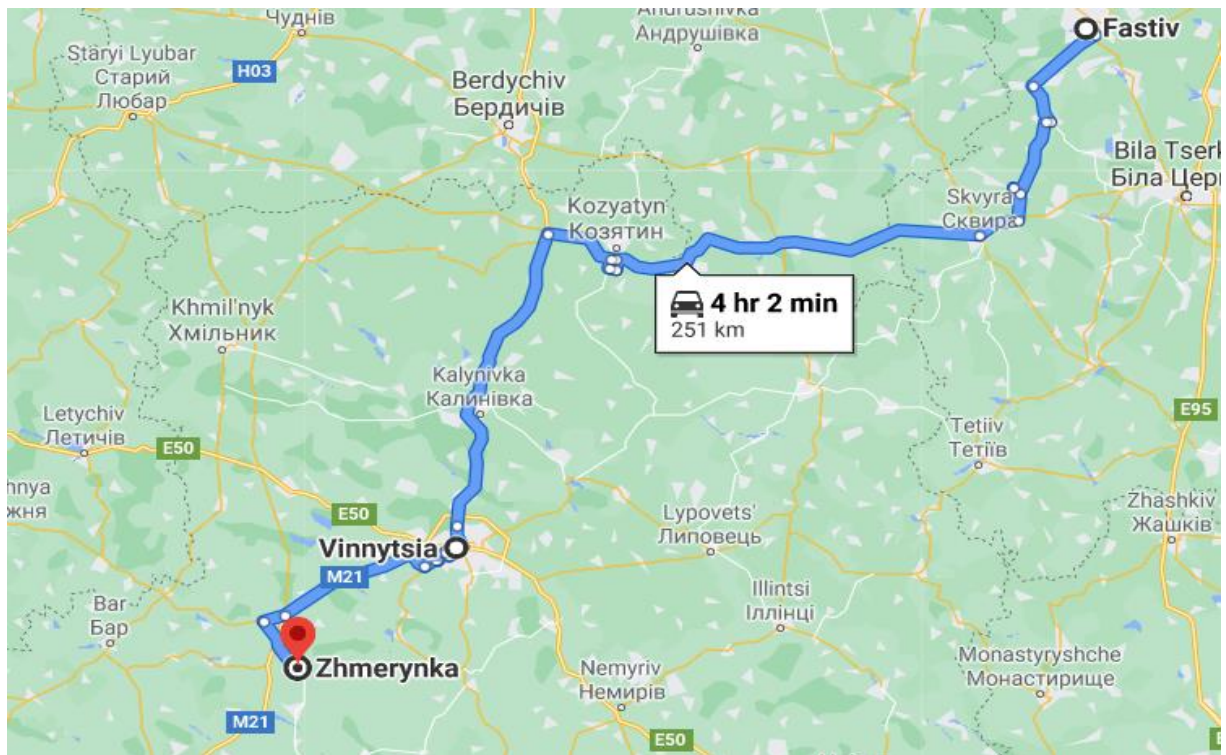


Рис. 3.1. Маршрут доставки готової продукції ТОВ «Пивоварня Зіберта» до споживачів Вінницької області

Джерело: побудовано автором

Очевидно, що відстань до м. Вінниця складає 199 км, а до м. Жмеринки 251 км.

Таблиця 3.1

Поточні витрати на транспортне забезпечення перевезень у Вінницьку область, тис. грн.

Статті витрат	Сума, тис. грн.
Зарплата водіїв	252
Соціальні нарахування на ФОП	55,4
Витрати на паливо	706,0
Витрати на технічне обслуговування, ремонт, ПММ	68,6
Амортизація	42,5
Страховання	24,2
Річний технічний огляд	5,8
Накладні витрати	62,5
Всього	1217

Джерело: побудовано автором на основі внутрішніх даних ТОВ «Пивоварня Зіберта»

Отже, поточні витрати на утримання транспортних засобів та доставку готової продукції ТОВ «Пивоварня Зіберта» у Вінницьку область м. Вінниця та м. Жмеринка власними силами становлять 1217 тис. грн. в рік. Очікуємо, що за допомогою використання логістичного аутсорсингу (транспортного аутсорсингу) підприємство зможе зменшити власні витрати.

Так, за статистичними даними середня вартість підписання контракту з аутсорсинговою компанією становить 110 тис. грн. Також при укладенні контракту необхідно покрити витрати на страхування ризиків.

Далі розглянемо умови підписання контракту з аутсорсинговою компанією. Умови на яких ТОВ «Пивоварня Зіберта» буде укласти договір з аутсорсинговою компанією:

1. Безперебійне забезпечення структурних підрозділів автомобільним транспортом.
2. Утримування автомобільного транспорту та продукції в належному стані.
3. Здійснення контролю за дотриманням водіями правил технічної експлуатації автомобільного транспорту і надання їм необхідної технічної допомоги та безпечного перевезення вантажу.
4. Аналіз причин дорожньо-транспортних пригод та порушень водіями Правил дорожнього руху та правил перевезення вантажу.
5. Забезпечення автомобільного транспорту паливно-мастильними матеріалами, необхідними запасними частинами і устаткуванням.

Початкові витрати узагальнені у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

Початкові витрати на впровадження заходу

Витрати	Сума витрат, грн.
Витрати на підписання контракту (термін - 5 років)	110000
Витрати на страхування ризиків за контрактом	6000
Всього	116000

Джерело: побудовано автором на основі внутрішніх даних ТОВ «Пивоварня Зіберта»

Таким чином, початкові інвестиції становлять 116 тис. грн. Впровадження даного заходу дасть можливість оптимізувати управління логістичною діяльністю підприємства, а також усі процеси, пов'язані з перевезенням і складуванням, передати в компетенцію транспортної компанії та, відповідно, скоротити витрати на логістичну діяльність та утримання транспортного цеху ТОВ «Пивоварня Зіберта».

Співпрацю із аутсорсинговою компанією буде здійснювати один з логістичних менеджерів. Його функції: налагодження співпраці з аутсорсинговою компанією, щоденний контроль за транспортними та складськими операціями, узгодження маршрутів і термінів виконання замовлень, контроль супровідної документації та перевірка правильності її заповнення, виявлення та усунення порушень правил перевезення вантажів, повний контроль та складання звітів.

Поточні витрати на транспортування продукції до м. Вінниця та м. Жмеринка розраховуємо із врахуванням того, що підприємство везе свою продукцію із м. Фастів, тобто транспортні витрати включатимуть шлях від м. Фастів до міст Вінниця та Жмеринка і назад. Розрахуємо загальну відстань, яка складатиметься:

$$V = 2(X \rightarrow C) + 2(D \rightarrow П) \quad (3.1)$$

де V – відстань, яку пройде машина, для поставки продукції (км);

$X \rightarrow C$ – відстань від Фастова до Жмеринки (251 км);

$D \rightarrow П$ – відстань від Фастова до Вінниці (183 км).

Отже, загальна відстань з урахуванням зворотного шляху та кількості вантажівок складе:

Для 1-ї вантажівки шлях, який їй необхідно буде подолати становить:

$$V = 2(X \rightarrow C) = 251 \times 2 = 502 \text{ км.}$$

Для 2-ї вантажівки:

$$V = 2(D \rightarrow П) = 183 \times 2 = 366 \text{ км.}$$

Розрахуємо поточні витрати на транспортування продукції з використанням логістичного аутсорсингу в ТОВ «Пивоварня Зібберта», які наведені у табл.3.3.

Таблиця 3.3

Поточні витрати пов'язані з поставкою продукції

Найменування	Жмеринка	Вінниця
Необхідна кількість водіїв, чол.	1	1
Заробітна плата, грн./рік.	72000	72000
Соціальні відрахування на ФОП	15840	15840
Кількість вантажівок, шт.	1	1
Відстань, км	253	183
Вартість палива, 30 грн./л (на 100 км витрати складають 24 л.)	170016	122976
Кількість поставок в рік	70	70
Всього в рік, грн.	257856	210816

Джерело: побудовано автором на основі внутрішніх даних ТОВ «Пивоварня Зібберта»

Отже, загальна сума поточних витрат на транспортування з використанням логістичного аутсорсингу становить 468,7 тис. грн. (257,856 + 210,816).

Загальний розмір витрат на організацію доставки продукції в Вінницю та Жмеринку складає:

$$ЗВ = 116 + 468,7 = 584,7 \text{ тис. грн.}$$

Отже, за рахунок передачі на логістичний аутсорсинг доставки продукції ТОВ «Пивоварня Зібберта» у Вінницьку область, підприємство зможе знизити витрати на збут у такому розмірі:

$$\Delta ВЗ = 584,7 - 1217 = (-632,3) \text{ тис. грн.}$$

Отже, у проектному періоді скорочення витрат на доставку продукції у Вінницю та Жмеринку за рахунок застосування логістичного аутсорсингу призведе до зниження витрат на збут на 632,3 тис. грн. Це призведе до

зменшення повних витрат на виробництво та реалізацію продукції. Відповідно прибуток від реалізації продукції також зростає на 632,3 тис. грн.

3.3. Вплив запропонованого заходу на ОТЕП роботи підприємства

Напрями вдосконалення процесу управління транспортною логістичною діяльністю на підприємстві у формі передачі поставок продукції у Вінницю та Жмеринку на логістичний аутсорсинг дозволить підприємству зменшити собівартість реалізованої продукції у проектному періоді.

Розрахуємо сумарний вплив запропонованих заходів на результати діяльності підприємства. Економічна ефективність запропонованих заходів підприємства зафіксована у табл. 3.4.

Таблиця 3.4

Економічна ефективність запропонованих заходів, тис. грн.

№ п/п	Показник	Застосування логістичного аутсорсингу
1	Зміна повних витрат на виробництво та реалізацію продукції	-1217
2	Витрати на впровадження заходів	584,7
3	Зміна прибутку від запропонованих заходів	632,3

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності ТОВ «Пивоварня Зібберта»

Як видно із табл. 3.4, від запропонованого заходу із застосування логістичного аутсорсингу для доставки продукції у Вінницьку область підприємство очікує отримати додатково прибуток в розмірі 632,3 тис. грн.

Очікувані результати від запропонованого заходу у вигляді зміни (зменшення) собівартості реалізованої продукції змінять структуру витрат незначним чином (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Структура витрат ТОВ «Пивоварня Зіберта» та вплив запропонованих заходів на її зміну

Показник	2019 рік		Проектний рік		Абс. відхил. проектн. року до 2019р., +/-
	тис. грн.	пит. вага, %	тис. грн.	пит. вага, %	
Собівартість реалізованої продукції	252970	67,60	252970	67,71	0
Адміністративні витрати	12720	3,40	12720	3,40	0
Витрати на збут	48036	12,84	47403,7	12,69	-632,3
Інші операційні витрати	41704	11,14	41704	11,16	0
Фінансові витрати	18803	5,02	18803	5,03	0
Інші витрати	3	0,001	3	0,001	0
Разом:	374236	100	373604	100	-632,3

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності ТОВ «Пивоварня Зіберта»

Зокрема, частка витрат за збут знизиться у проектному році порівняно з 2019 роком на 0,15% і складе 12,69%. Зменшення витрат позитивно вплине на прибуток у проектному періоді (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

Вплив запропонованих заходів на зміну прибутку підприємства

Показник	2019 рік	Проектний рік	Відхилення	
			абсолютне, +/-	відносне, %
Валовий прибуток (збиток), тис. грн.	77539	77539	0	0
Прибуток (збиток) від операційної діяльності, тис. грн.	24911	25543,3	632,3	2,48
Прибуток (збиток) до оподаткування, тис. грн.	8264	8896,3	632,3	7,11
Чистий прибуток, тис. грн.	6539	7057,486	518,486	7,35

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності ТОВ «Пивоварня Зіберта»

Як видно із табл. 3.6, зростання прибутку до оподаткування у проектному періоді позитивно вплине на результати діяльності підприємства, прибутковість підприємства зросте.

Фінансові результати у проектному періоді внаслідок запропонованих заходів наведено у табл. 3.7.

Таблиця 3.7

Динаміка фінансових результатів внаслідок впровадження запропонованого заходу, тис. грн.

Показник	2019 р.	Плановий рік	Абсолютне відхилення,+/-	Відносне відхилення,%
Обсяг виробництва, тис. дал	7681,9	7681,9	-	-
Чистий дохід, тис. грн.	330509	330509	-	-
Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	252970	252970	-	-
Валовий прибуток	77539	77539	-	-
Адміністративні витрати	12720	12720	-	-
Витрати на збут	48036	47403,7	-632,3	-1,33
Повні витрати	313726	313093,7	-632,3	-0,20
Прибуток	8264	8896,3	632,3	7,11
Чистий прибуток (збиток), тис. грн.	6593	7111,486	518,486	7,29
Рентабельність діяльності, %	2	2,3	0,3	11,95
Рентабельність продукції, %	2,63	2,84	0,21	7,44

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності ТОВ «Пивоварня Зіберта»

Отже, можемо зробити наступні висновки. Загальний економічний ефект від запропонованих заходів із застосування логістичного аутсорсингу для доставки продукції в Вінницю та Жмеринка полягатиме у зниженні витрат на збут у сумі 632,3 тис. грн. та зростанні прибутку до оподаткування на 632,3 тис. грн.

Висновки до розділу 3

На ТОВ «Пивоварня Зіберта» пропонуємо впровадити такі етапи управління транспортною системою як:

- визначення планових значень логістичних показників;
- розрахунок фактичних значень логістичних показників;
- порівняння фактичних і планових показників (виявлення відхилень);

- аналіз виявлених відхилень.

ТОВ «Пивоварня Зібєрта» здійснює доставку силами власного автопарку продукції у різні регіони України. Проте у сучасних умовах багатьом підприємствам вигідніше оплачувати послуги доставки продукції стороннім організаціям, зокрема спеціалізованому автотранспортному підприємству, що має автопарк, СТО, штат водіїв і техніків, місце для автостоянки. Таким чином, ТОВ «Пивоварня Зібєрта» може передати на аутсорсинг доставку готової продукції у певні регіони, в результаті чого отримає економію в розмірі 632 тис.грн.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Система логістики на підприємстві є однією з найскладніших і з цим чітко працюючим механізмом. Підприємства, які перейшли на організацію системи виробничого циклу відповідно до принципів логістики, можуть раціонально організувати виробничі процеси.

В роботі вивчені основні поняття, пов'язані з системою і організацією транспортної логістики підприємства. Незважаючи на велику різноманітність тлумачень основних понять, був зроблений висновок, що в дослідженні будуть використовуватися тлумачення таких визначень, як: логістика, транспортна логістика, система, транспорт і система транспортної логістики.

Логістична діяльність підприємства - особливий вид господарської діяльності, реалізація якої потребує здійснення послідовних процесів логістичної діяльності в єдиному комплексі, що дозволяє мінімізувати витрати і збитки підприємства за рахунок оптимізації логістичного «ланцюга» та зменшення впливу зовнішніх ризиків. Логістична діяльність здійснюється шляхом поетапного виконання необхідних логістичних операцій (матеріально-технічного забезпечення, складування, організації виробничого процесу, управління запасами, сервісного обслуговування споживачів, транспортування, організації розподілу і збуту продукції).

Процес оптимізації управління транспортною діяльністю підприємства напряду залежить від логістичних витрат та можливості їх мінімізації. Найбільш точні та одержані в строк дані про витрати дають змогу приймати правильні управлінські рішення, а також повною мірою використовувати в логістиці процесне управління.

Щоб підвищити ефективність транспортної діяльності, потрібно зосередити увагу на організаційному забезпеченні, бо це система заходів щодо організації управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками на підприємстві. Також є важливим і правове забезпечення, до якого відноситься розробка документації підприємства, створення бази даних за

цією документацією, підтримка логістичної діяльності з юридичного боку та ін. Інформаційне забезпечення впливає на ефективність логістичної діяльності. Сюди відносяться дії, спрямовані на оптимізацію інформаційних потоків. Ще одним видом забезпечення логістичної діяльності на підприємстві є техніко-економічне. Це система заходів, які направлені на оптимізацію інформаційних та фінансових потоків підприємства. Ефективність транспортної діяльності не обмежується окремими показниками, а потребує формування та розвитку забезпечуючих підсистем.

Вся продукція ТОВ «Пивоварня Зіберта» виготовляється з натуральної високоякісної сировини без додавання хімічних поліпшувачів та консервантів. Для приготування пива використовується високофільтрована вода з місцевої свердловини.

за аналізований період практично всі аналізовані показники мають від'ємну динаміку. Особливо значна від'ємна динаміка аналізованих показників у 2019 році проти 2018 року.

Так, у 2018 році проти 2017 року збільшився обсяг виробництва на 16,53%. збільшився обсяг доходу від реалізації на 11,98%, собівартість –на 13,97%, валовий прибуток –на 7,75%, адміністративні витрати –на 1,71%, витрати на збут – на 13,48%, чистий прибуток – на 272,86%.

А у 2019 році навпаки. Обсяг виробництва зменшився проти 2018 року на 25,75%, дохід від реалізації – на 18,15%, валовий прибуток –на 37,59%, чистий прибуток –на 73,64%.

Найбільша рентабельність діяльності була у 2018 році – 6,19%, що на 4,33 п.п. більше ніж у 2017 році, у 2019 році рентабельність діяльності склала 2,0%, що на 4,19 п.п. менше нж у 2018 році.

Основними напрямками вдосконалення процесу управління транспортною діяльністю на підприємстві виступають принципи системного підходу, що виявляється передусім в інтеграції та чіткій взаємодії усіх елементів логістичної системи.

Удосконалити операційні процеси товароруху готової продукції з виробництва до споживачів на ТОВ «Пивоварня Зіберта» пропонується шляхом віддачі частини транспортних перевезень на логістичний аутсорсинг.

Зниження витрат на збут та повних витрат на виробництво та реалізацію продукції на 632,3 тис. грн. буде досягнуто у проектному періоді за рахунок зменшення витрат на доставку продукції у Вінницю та Жмеринку та застосуванні логістичного аутсорсингу.

Зробивши відповідні розрахунки, ми бачимо, що загальний економічний ефект від запропонованого заходу із застосування логістичного аутсорсингу для доставки продукції в Вінницю та полягатиме у зниженні собівартості реалізації продукції у сумі 632,3 тис. грн. та зростання чистого прибутку на 518,5 тис. грн.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Амітан, В.Н. – Логістизація процесів в організаційно–економічних системах. / В.Н. Амітан, Р.Р. Ларіна, В.Л. Пілюшенко – Донецьк: Ін–т економіко–правових досліджень НАН України, 2013. – 73 с.
2. Ангелин, Д. Перспективи розвитку логістичних операцій // Бизнес. – 2015. – № 10. – С. 53–55.
3. Атаманчук Г. В. Теория государственного управления : [учебник] / Г. В. Атаманчук. – М. : Изд-во "Омега-Л", 2015. – 525 с.
4. Бажин, И.И. Логистика. – Харьков: Консум, 2013. – 240 с.
5. Верба, В.А. Проектний аналіз: підручник/ В.А. Верба, О.А. Загородніх. - К. КНЕУ, 2010. – 322 с.
6. Воркут, Т.А. Проектний аналіз: навч. посіб. / Т.А. Воркут. - К.: Укр. цент духовної літератури, 2011. – 428 с.
7. Гаджинский, А. М. Логистика / А. М. Гаджинский. – М. : Маркетинг, 2012. – 408 с.
8. Гаджинский, А.М. Логистика. – М.: Информационно–внедренческий центр «Маркетинг», 2016. – 228 с.
9. Гончаров, П.П. Повышение конкурентоспособности предприятий за счет снижения логистических затрат / П.П. Гончаров, И.А. Федорова // Вестник удмуртского университета. – 2012. – Вып. 4. – С. 26-31
10. Довба, М.О. Тенденції розвитку транспортної логістики / М.О. Довба, Н.В. Чернописька – Львів: Вид-во нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2017. – С. 94.
11. ДСТУ 51005-96 «Послуги транспортні. Вантажні перевезення. номенклатура показників якості ».
12. Дудар, Т. Г. Основи логістики : навч. посібн. / Т. Г. Дудар, Р. В. Волошан. – К. : Центр учбової літератури, 2012. – 176 с.

13. Еремина, Е. А. Пути снижения логистических издержек при распределении продукции / Е.А. Еремина // Альманах современной науки и образования. – 2016. – № 3 (10). – С. 66-67
14. Каира, З.С. Основы логистики. / З.С. Каира, А.А. Лукьянченко, А.И. Омелянчук– Донецк: Донецкая гос. академия управления, 2013. – 522 с.
15. Касьян, Л.Е. Аналіз впливу логістичних витрат на ефективність функціонування логістичної системи / Л.Е. Касьян, М.В. Свіщов // Вісник КНУТД. – 2013. – № 2. – С. 150-155
16. Колодка, Я.В. Особливості та оптимізація логістичних систем підприємств сільськогосподарської галузі / Я.В. Колодка // Інноваційна економіка. – 2014. – № 2 (51). – С. 131-136
17. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко. – К. : Юрінком Інтер, 2015. – 544 с.
18. Коніщева, Н.Й. Управління логістичною діяльністю промислових підприємств // Економіка промисловості. / Н.Й. Коніщева, Н.В. Трушкіна - 2015. – № 1. – С. 114–123.
19. Коносамент // Митна енциклопедія : у 3 т. / редкол.: І. Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. ; Держ. НДІ мит. справи. — 2-ге вид. — Хм. : ПП Мельник А. А, 2014. — Т. 1 : А — З. — 592 с. — ISBN 978-966-346-853-2.
20. Коцаренко, В.О. Розрахунки в середовищі EXCEL : навч. посіб. для студ. вищ. техн. навч. закл. / В. О. Коцаренко, Ю. А. Селіхов, К. О. Горбунов — Х. : Підручник НТУ "ХП", 2011. — 270 с.
21. Крикавський, Є. В. Логістика. Основи теорії / Є. В. Крикавський. – Львів : Ін- тернет-Захід, 2016. – 414 с.
22. Крикавський, Є. Логістика. – Львів: Вид-во нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2015. – 448 с.
23. Кристофер, М. Логистика и управление цепочками поставок / Под общ. ред. В. С. Лукинського. – СПб.: Питер, 2014. – 316 с.

24. Ларина, Р.Р. Справочно-информационное пособие: логистика, маркетинг, таможенное дело. / Р.Р. Ларина, В.Л. Пилюшенко, Ю.Ю. Рибас – Донецк: Донецкая гос. академия управления, 2013. – 324 с.
25. Логистика / Б. А. Аникин, А. А. Колобов, И. Н. Омельченко и др. / Под ред. Б. А. Аникина. – М.: ИНФРА–М, 2018. – 352 с.
26. Логистика / Под ред. проф. Б. А. Аникина. – М.: ИНФРА–М, 2014. – 368 с.
27. Логистика : учебник / под ред. Б. А. Аникина. – М. : ИНФРА-М, 2018. – 368 с.
28. Луценко, І. Концептуальні засади та функції логістики // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2015. – № 4. – С. 29–34.
29. Мельников, В.П. Логистика [Текст] / В.П. Мельников, А.Г. Схирладзе А.К. Антонюк. - М.: Юрайт, 2014. - 288 с.
30. Мельтюхова Н. М. Управління / Н. М. Мельтюхова // Енциклопедичний словник з державного управління / уклад.: Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін.; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. – К. : Вид-во НАДУ, 2010. – С. 722
31. Мизюн, В.А. Организация гармоничного производства [Текст] / В.А. Мизюн, Е.М Шевлякова // Экономика и управление. 2012. № 5. - С. 106-112.
32. Миротин, Л.Б. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры. / Л.Б. Миротин, И.Э. Ташбаев– М.: ИНФРА-М, 2013. – 252 с.
33. Миротин, Л.Б. Логистика: обслуживание потребителей [Текст] / Л. В. Миротин, [и др.]: - М. : ИНФРА-М, 2017. - 190 с.
34. Миротин, Л.Б. Эффективная логистика. / Л.Б. Миротин, И.Э. Порошина,– М.: Экзамен, 2012. – 160 с.
35. Митяй, О.В. Проектний аналіз: навч. посіб. / О.В. Митяй. - К.: Знання, 2011. – 311 с.

36. Мищенко, А.В. Методы управления ограниченными ресурсами в логистике [Текст] / А.В. Мищенко. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 184 с.
37. Модели и методы теории логистики [Текст] / В.С., Лукинский [и др.]; под. ред. В.С. Лукинского. - 2-е изд. - СПб.: Питер, 2018. - 447 с.
38. Моисеева, Н.К. Экономические основы логистики: учебник. – М.: Инфра-М, 2018. – 528 с.
39. Мур, Д. Экономическое моделирование в MicrosoftExcel [Текст]: пер с англ., / Д. Мур, Р. Ларри Уэдерфорд, 6-е изд. – М.: Вильямс, 2014. – 1024 с.
40. Немцев, А.Д. Логистическое обеспечение химических парков как элементов территориальной структуры промышленности [Текст] /А. Д. Немцев, Е. М. Шевлякова // Вестник Волжского университета имени В.Н. Татищева. - Тольятти, 2014. - № 1 (30). - С. 127-132.
41. Неруш, Ю. М. Логистика [Текст] / Ю. М. Неруш. - 4-е изд., перераб. и доп. - М. : Проспект, 2011. - 520 с.
42. Николайчук, В.Е. Теория и практика управления материальными потоками (логистическая концепция): Монография. / В. Е. Николайчук, В. Г. Кузнецов – Донецк: Донецкий гос. ун-т, 2013. – 413 с.
43. Николайчук, В.Е. Основы логистики. – Донецк: Донецкий гос. ун-т, 2019. – 166 с.
44. Нікшич, С.М. Теоретико-методичні засади оцінювання логістичних витрат підприємств [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/1046/1/26.pdf>
45. Новиков, О.А. Логистика. / О. А. Новиков, С. А. Уваров – СПб.: «Изд. дом «Бизнес-пресса», 2019. – 208 с.
46. Новопісна, Є.В. Фактори формування логістичних витрат підприємства / Є.В. Новопісна // Управління проектами та Розвиток виробництва: Зб. наук.пр. – Луганськ: вид-во СНУ ім. В.Даля. – 2019. – № 4 (32). – С. 123-129

47. Носков, С.В. Стратегия управления запасами в промышленности [Текст] / С.В. Носков, Д.В.Чернова // Стратегия социально-экономического развития Самарской области. - М.: Экономика, 2021. - С. 95-113.
48. Ожегов, С.И. Словарь русского языка: 70000 слов [Текст] / С.И. Ожегов ; под ред. Н. Ю. Шведовой. - М. : Оникс, 2011. - 736 с.
49. Окландер, М.А. Промислова логістика. / М. А. Окландер, О. П. Хромов – К.: Центр навчальної літератури, 2014. – 222 с.
50. Ольве, Н.Г. Сбалансированная система показателей: практическое руководство по использованию сбалансированной системы показателей [Текст] / Н. Г. Ольве, Ж. Рой, М. Ветер ; пер. с англ. Э. В. Кондукова, И. С. Половица. - М. : Вильямс, 2016. - 304 с.
51. Оперативное управление производством [Текст] / Н.М. Мурахтанова [и др.]. учеб. / под общ. ред. Н.М. Мурахтановой, Тольятти, 2014. – 331 с.
52. Основы логистики / Под ред. Л. Б. Миротина, В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА–М, 2015. – 200 с.
53. Офіційний сайт ПАТ «Оболонь» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: obolon.ua.
54. Помірко, Н.М. Класифікація логістичних витрат у формуванні системи управління ними на промисловому підприємстві / Н.М. Помірко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/7815/1/14.pdf>
55. Пономарьова, Ю. В. Логістика / Ю. В. Пономарьова. – К. : Центр навчальної літератури, 2015. – 328 с.
56. Пономарьова, Ю.В. Логістика. – К.: Центр навчальної літератури, 2013. – 192 с.
57. Приживара С. В. Управління як специфічний вид діяльності [Електронний ресурс] / С. В. Приживара // Державне будівництво – 2019. – № 1. – Режим доступу: <http://www.kbuara.kharkov.ua/db/2019-1/doc/1/07.pdf>.

58. Приймак, В.І. Математичні методи економічного аналізу: навч. посіб [для студ. вищ. навч. закл] / В.І. Приймак – К.: Центр учбової літератури, 2019. – 296 с.
59. Райзберг, Б.А. Современный экономический словарь. / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева – М.: ИНФРА–М, 2009. – 479 с.
60. Рекова, Н.Ю. Логістика як система поточкових процесів // Тези доповідей V Міжнар. наук.-практ. конф. «Маркетинг та логістика в системі менеджменту» (7–9 жовтня 2004 р., м. Львів). / Н. Ю. Рекова, О. Г. Ткаченко – Львів: Вид-во нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2014. – С. 274–276.
61. Рета, М.В. Логістичні витрати: визначення, класифікація та облік / М.В. Рета // Бізнесінформ. – 2012. – № 8. – С. 155-158
62. Ринок малопотужної сільгосптехніки в Україні повністю зайнятий імпортом, — фахівці [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://superagronom.com/news/12421-rinok-malopotujnoyi-silgosptechniki-v-ukrayini-povnistyu-zaunyatiy-importom--fahivtsi>
63. Ринок пива 2020. Маленький підсумок про великі новинки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://pivo.ua/articles/rinok-piva-2020>
64. РИНОК ПИВНОЇ ПРОДУКЦІЇ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrpivo.com.ua/statti/1726-rynok-pivnoi-prodykcii>
65. Ринок пива: тренди і прогнози на 2019-2020 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.growhow.in.ua/rynok-pivay-trendy-i-prohnozy-na-2019-2020/>
66. Родионова, В.Н. Логистика. / В. Н. Родионова, О. Г. Туровец, Н. В. Федоркова – М.: ИНФРА–М, 2012. – 160 с.
67. Родников, А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – М.: ИНФРА–М, 2010. – 340 с.
68. Савенкова, Т.И. Логистика: учеб. пособие. 2-е изд., стер. – М.: Омега-Л, 2017. – 256 с.
69. Савицька, Г. В. Економічний аналіз діяльності підприємства : навч. посіб. – [3-тє вид., випр. і доп.] / Г. В. Савицька. – К.: Знання, 2017. – 668 с.

70. Саркисов, С.В. Управление логистикой. – М.: Академия народного хозяйства, Ин-т бизне-са и делового администрирования, 2011. – 416 с.
71. Сковронек, Ч. Логистика на предприятии / Учебно-методическое пособие / Ч. Сковронек. – М.: Финансы и статистика, 2014. – 400 с.
72. Словарь-справочник менеджера (авт.-состав. М. Г. Лапуста и др.). – М. : ИНФРА-М, 2016. – 412 с.
73. Сярдова, О.А. Особенности формирования и учета логистических издержек цепи поставок промышленного предприятия // Вектор науки тольяттинского государственного университета. Серия: экономика и управление. – 2015. – С. 105-108.
74. Таньков, К.М. Виробнича логістика: Навч. пос. / К. М. Таньков, О. М. Тридід, Т. О. Колодизева – Х.: Видавничий Дім “ІНЖЕК”, 2014. – С. 168
75. Тарасюк, Г.М. Управління проектами: Навч. посібник для студентів ВНЗ. – 2-ге вид. - К.: Каравела, 2011. – 320 с.
76. Ткаченко, А. Глобальна логістика в зовнішньоекономічній діяльності // Вісник Національної академії державного управління. – 2014. – № 1. – С. 199–206.
77. Уотерс, Д. Логистика. Управление цепью поставок: Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ–ДАНА, 2013. – 503 с.
78. Чудаков, А.Д. Логистика. – М.: Издательство РДЛ, 2013. – 480 с.
79. Ващук К. Особливості логістичного підходу до управління підприємством / Катерина Ващук, Віктор Ємцев // Матеріали 87 Міжнародної наукової конференції молодих учених, аспірантів і студентів "Наукові здобутки молоді – вирішенню проблем харчування людства у ХХІ столітті", 15–16 квітня 2021 р. – Київ: НУХТ. – Ч.3. – С.37
80. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.Economics.com.ua>.
81. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.Management.com.ua>.
82. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.smida.gov.ua>

83. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.in.gov.ua>

Визначення змісту категорії "управління"

Автор	Визначення
Атаманчук Г.В. [1, с. 18]	Управління у буквальному сенсі цього поняття починається тоді, коли у будь-яких взаємозв'язках, відносинах, явищах, процесах, є присутнім свідомий початок, інтерес та знання, мета та воля, енергія та дії людини. Управління є процесом і продуктом свідомості та волі людей, найважливішим напрямом дії їх розуму. Управління здійснюється в системах "людина – техніка", "людина – технологія", "людина – природа", "людина – техніка (технологія) – природа" тощо, але здійснюється саме тому, що в них у якості первинного, "управляючого" компонента виступає людина.
Мельтюхова Н.М. [9].	Управління – функція організованих систем (біологічних, соціальних, технічних), яка забезпечує реалізацію мети і підтримку режиму діяльності, сталість і розвиток певних структурних елементів.
Нечаюк Л.І., Телеш Н.О. [11, с. 11]	У найширшому розумінні поняття "управління" – це цілеспрямований вплив суб'єкта на об'єкт управління за допомогою певної системи методів і технічних засобів з використанням особливої технології для досягнення поставленої мети. Управління в широкому розумінні – це загальна система відносин і явищ управління в природі та суспільстві, у вузькому – це технологічна організація об'єкта управління. Тоді як менеджмент у широкому розумінні – загальні принципи соціального управління; влада і мистецтво управління людьми; у вузькому – управління виробництвом, діяльністю по організації досягнення поставленої мети.
Колпаков В.К., Кузьменко О.В. [7, с. 9]	В узагальненому вигляді управління – це діяльність суб'єкта, яка має прояв у цілеспрямованому, організуючому впливі на об'єкт управління та яка здійснюється з метою приведення його у бажаний для суб'єкта стан. До основних компонентів управлінської системи належать: 1) суб'єкт управління, тобто джерело управлінського впливу, той, хто управляє, виконує функції керівництва і впливає на об'єкт з метою переведення його у новий стан; 2) об'єкт управління, тобто те, на що спрямовано управлінський вплив суб'єкта, що функціонує під цим впливом; 3) управлінський вплив, тобто комплекс цілеспрямованих і організуючих команд, заходів, прийомів, методів, за допомогою яких здійснюється вплив на об'єкт і досягаються реальні зміни у ньому; 4) зворотні зв'язки, тобто інформація для суб'єкта щодо результативності управлінського впливу та змін в об'єкті.
Лапуста М.Г [13]	У загальному розумінні "управління" визначається передусім як елемент, функція організованих систем (біологічних, соціальних, технічних), яка забезпечує збереження їх певної структури, підтримку режиму діяльності, реалізацію їх програм і цілей.

Види коносаментів

Іменний коносамент	містить вказівку про те, що товар повинен бути доставлений визначеному одержувачу із зазначенням його найменування й адреси.
Ордерний коносамент	припускає, що відправник вантажу може передати свої права третій особі, індосирувавши коносамент, тобто поставивши на звороті свій підпис і печатку. Такий коносамент застосовується в тих випадках, коли платіж проводиться проти пред'явлення документів банку.
Коносамент на пред'явника	припускає, що товар передається будь-якій особі — власнику коносаменту.
Делівері ордер	у тих випадках, коли відправник вантажу продає товар одночасно декільком покупцям, він може розділити коносамент на кілька частин і кожному покупцеві виписати частковий коносамент, по якому кожен клієнт може одержати відповідну частку вантажу.



Фінансова звітність ТОВ «Пивоварня Зібєрта» за 2017 рік
Баланс (Звіт про фінансовий стан)

Форма № 1	код за ДКУД			1801001
Актив	Код рядк а	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду	
1	2	3	4	
I. Необоротні активи				
Нематеріальні активи	1000	318	5	
первісна вартість	1001	1231	1231	
накопичена амортизація	1002	(913)	(1226)	
Незавершені капітальні інвестиції	1005	2254	2535	
Основні засоби	1010	210605	177161	
первісна вартість	1011	414805	415637	
знос	1012	(204200)	(238476)	
Інвестиційна нерухомість	1015			
Довгострокові біологічні активи (справедлива вартість)	1020			
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021			
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022			
Довгострокові фінансові інвестиції:				
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030			
інші фінансові інвестиції	1035			
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040			
Відстрочені податкові активи	1045			
Інші необоротні активи	1090			
Усього за розділом I	1095	213177	179701	
II. Оборотні активи				
Запаси:	1100	29756	40285	
виробничі запаси	1101	16916	20341	
незавершене виробництво	1102	6078	4665	
готова продукція	1103	6270	14708	
товари	1104	492	571	
Поточні біологічні активи	1110			
Векселі одержані	1120			
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги:	1125	57382	70139	
Дебіторська заборгованість за розрахунками:				
за виданими авансами	1130			
з бюджетом	1135	246	3517	
у тому числі з податку на прибуток	1136		3432	
Дебіторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1145	2027	343	
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	556	3299	
Поточні фінансові інвестиції	1160			
Гроші та їх еквіваленти	1165	2041	1387	
Витрати майбутніх періодів	1170	58	134	
Інші оборотні активи	1190	3560	3490	
Усього за розділом II	1195	95626	122594	
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200			
Баланс	1300	308803	302295	

Продовження Додатку Б.1

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	20000	20000
Капітал у дооцінках	1405	968	968
Додатковий капітал	1410		
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	40276	46984
Неоплачений капітал	1425	()	
Вилучений капітал	1430	()	
Усього за розділом I	1495	61244	67952
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500		
Довгострокові кредити банків	1510	25400	
Інші довгострокові зобов'язання	1515		
Довгострокові забезпечення	1520		
Цільове фінансування	1525		
Усього за розділом II	1595	25400	
III. Поточні зобов'язання та забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	1461	1098
Поточна кредиторська заборгованість за: векселі видані	1605		
довгостроковими зобов'язаннями	1610	89994	102400
товари, роботи, послуги	1615	68252	69286
розрахунками з бюджетом	1620	10097	7845
розрахунками зі страхування	1625	451	698
розрахунками з оплати праці	1630	873	894
розрахунками з учасниками	1640		
із внутрішніх розрахунків	1645	51015	52100
Поточні забезпечення	1660		
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	16	22
Усього за розділом III	1695	222159	234343
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	308803	302295

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	360588	431900
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(245286)	(289100)
Валовий: прибуток	2090	115302	142800
збиток	2095		
Інші операційні доходи	2120	40074	32595
Адміністративні витрати	2130	(14205)	(18095)
Витрати на збут	2150	(60018)	(57001)
Інші операційні витрати	2180	(44623)	(36424)
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	36530	63875
збиток	2195		
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220	39	746
Інші доходи	2240	558	12806
Фінансові витрати	2250	(18596)	(19743)
Втрати від участі в капіталі	2255		
Інші витрати	2270	(11823)	(4200)
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	6708	53484
збиток	2295		
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300		(8400)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	6708	45084
збиток	2355		

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Матеріальні затрати	2500	250074	286596
Витрати на оплату праці	2505	27136	27388
Відрахування на соціальні заходи	2510	9709	10001
Амортизація	2515	35558	37004
Інші операційні витрати	2520	5572	10736
Разом	2550	328049	371725

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Середньорічна кількість простих акцій	2600		
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		
Дивіденди на одну просту акцію	2650		

Додаток Б.2

Фінансова звітність ТОВ «Пивоварня Зіберта» за 2018 рік

Баланс (Звіт про фінансовий стан)			
на _____ 20 ____ р.			
		Форма N 1	Код за ЛКУД
		1801001	
Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	5	1
первісна вартість	1001	1231	1231
накопичена амортизація	1002	1226	1230
Незавершені капітальні інвестиції	1005	2535	1763
Основні засоби	1010	177161	167352
первісна вартість	1011	415637	436585
знос	1012	238476	269233
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
Знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030	-	-
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств			
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	40285	64759
Виробничі запаси	1101	20341	37662
Незавершене виробництво	1102	4665	7796
Готова продукція	1103	14708	1027
Товари	1104	571	18274
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестрахування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	70139	89875
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130	-	-
за виданими авансами			
з бюджетом	1135	3517	64
у тому числі з податку на прибуток	1136	3432	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	896
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	343	5602
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	3299	547
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	1387	23140
Готівка	1166	-	1
Рахунки в банках	1167	1387	23139
Витрати майбутніх періодів	1170	134	482
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в:			
резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-
інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	3490	2293
Усього за розділом II	1195	122594	187658
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття			
Баланс	1300	302295	356774

*Продовження
Додатку Б.2*

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	20000	20000
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	968	968
Додатковий капітал	1410	-	-
Емісійний дохід	1411	-	-
Накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	46984	54195
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	67952	75163
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	2770
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	2770
Цільове фінансування	1525	-	-
Благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:			
резерв довгострокових зобов'язань	1531	-	-
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	-	2770

Продовження додатку Б.2

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	403799	360588
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(279554)	(245286)
Валовий:			
прибуток	2090	124245	115302
збиток	2095		
Інші операційні доходи	2120	57299	40074
Адміністративні витрати	2130	(14449)	(14205)
Витрати на збут	2150	(68113)	(60018)
Інші операційні витрати	2180	(51657)	(44623)
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	47325	36530
збиток	2195		
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220	1058	39
Інші доходи	2240	673	558
Фінансові витрати	2250	(20124)	(18596)
Втрати від участі в капіталі	2255		
Інші витрати	2270	(24)	(11823)
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	28908	6708
збиток	2295		
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(3896)	(0)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	25012	6708

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445		
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450		
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455		
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460		
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	25012	6708

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	291764	250074
Витрати на оплату праці	2505	25333	27136
Відрахування на соціальні заходи	2510	9000	9709
Амортизація	2515	33761	35558
Інші операційні витрати	2520	6872	5572
Разом	2550	366730	328049

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600		
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		
Дивіденди на одну просту акцію	2650		

Фінансова звітність ТОВ «Пивоварня Зіберта» за 2019 рік

АКТИВ	розрахунок	звітного періоду	звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	1	851
первісна вартість	1001	1 231	2 359
накопичена амортизація	1002	1 230	1 508
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1 763	2 894
Основні засоби	1010	167 352	145 006
первісна вартість	1011	436 585	442 930
знос	1012	269 233	297 924
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомісті	1016	-	-
Знос інвестиційної нерухомісті	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені акціонерні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	169 116	148 751
II. Оборотні активи			
Замаси	1100	64 759	74 228
Виробничі замаси	1101	37 662	47 450
Незавершене виробництво	1102	7 796	8 556
Готова продукція	1103	1 027	13 732
Товари	1104	18 274	4 490
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дешевіші переуступки	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	89 875	72 148
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	-	-
з бюджетом	1135	64	74
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	896	51
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	5 602	-
Інші поточні дебіторська заборгованість	1155	547	404
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	23 140	10 553
Готівка	1166	1	-
Рахунки в банках	1167	23 139	10 553
Витрати майбутніх періодів	1170	482	586
Частка переуступки у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах майжежких витрат	1182	-	-

Продовження Додатку Б.3

резерв на зменшення цін	1103	-	-
інші спеціальні резерви	1104	-	-
Інші оборотні активи	1190	1 283	1 073
Усього на розділі II	1195	187 698	161 919
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Всього	1300	386 774	310 670

Позив	Код радян	На початок віткового періоду	На кінець віткового періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Видаткований (накопичений) капітал	1400	20 000	20 000
Видови на видаткований статутний капітал	1401	-	-
Капітал у дооцінці	1405	608	608
Додатковий капітал	1410	-	-
Варіаційний фонд	1411	-	-
Накопичений курсовий різниця	1412	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Накопичений прибуток (накопичений збиток)	1420	54 195	45 798
Неослаблений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього на розділі I	1495	75 163	66 796
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Видатковані податкові зобов'язання	1500	-	-
Пасивні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	50 023
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-
Довгострокові забезпечення	1520	2 770	5 311
Довгострокові забезпечення витрат на рекламу	1521	2 770	5 311
Цільові фінансування	1525	-	-
Інше довгострокове	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань	1532	-	-
резерв збитків або резерв на випадок збитку	1533	-	-
резерв на зменшення цін	1534	-	-
Інші спеціальні резерви	1535	-	-
Інвестиційні контракти	1540	-	-
Цільовий фонд	1545	-	-
Резерв на виплату дивиденду	1545	-	-
Усього на розділі II	1595	2 770	62 334
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Пасивні контракти	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість, на: довгостроковими зобов'язаннями	1610	94 600	14 852
товари, роботи, послуги	1615	92 191	69 908
розрахунками з банками	1620	11 806	7 330
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	342	213
розрахунками з оплати праці	1630	1 041	687
Поточна кредиторська заборгованість, на операційних зобов'язаннях	1635	-	15 870
Поточна кредиторська заборгованість, на розрахунках з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість, на внутрішніх розрахунках	1645	76 139	71 401
Поточна кредиторська заборгованість, на страхових діяльностях	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	2 698	-
Прогнози майбутніх періодів	1665	-	-
Видатковані авансові доходи від порестрахованих	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	24	19
Усього на розділі III	1695	278 641	180 580
IV. Зобов'язання, пов'язані з виборотними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
V. Чиста нерозподілена частина власного капіталу	1800	-	-
Всього	1900	386 774	310 670



ЕДР Олександр Г.Г.

ЕДР Олександр
Н.Л.

Олександр Любош Іванович

Олександр Нікола Григорійович

Здійнято в порядку, встановленому центральною органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

Продовження Додатку Б.3

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код радика	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	330 509	403 799
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
премії відносимої, вказана сума	2011	-	-
премії, передані у перестраховувальні	2012	-	-
зміна резерву незароблених премій, вказана сума	2013	-	-
зміна частини перестраховувальні у резерві незароблених премій	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(252 970)	(279 554)
Чисті понесені збитки за страховими випадками	2070	-	-
Валовий:			
прибуток	2090	77 539	124 245
збиток	2095	(-)	(-)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
зміна інших страхових резервів, вказана сума	2111	-	-
зміна частини перестраховувальні в інших страхових резервах	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	49 832	57 299
у тому числі:	2121	-	-
дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю			
дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	-	-
дохід від використання компанії, випущених від оподаткування	2123	-	-
Адміністративні витрати	2130	(12 720)	(14 449)
Витрати на збут	2150	(48 036)	(68 113)
Інші операційні витрати	2180	(41 704)	(51 657)
у тому числі:	2181	-	-
витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю			
витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	24 911	47 325
збиток	2195	(-)	(-)
Доход від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	2 153	1 058
Інші доходи	2240	6	673
у тому числі:	2241	-	-
дохід від благодійної допомоги			
Фінансові витрати	2250	(18 803)	(20 124)
Втрача від зменш. в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(3)	(24)
Привіток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-

Закінчення Додатку Б.3

Продовження додатка 2

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	8 264	28 908
збиток	2295	(-)	(-)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(1 671)	(3 896)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	6 593	25 012
збиток	2355	(-)	(-)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	-
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Налогові курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-	-
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-	-
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	6 593	25 012

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні витрати	2500	224 106	291 764
Витрати на оплату праці	2505	24 627	25 333
Відрахування на соціальні заходи	2510	5 337	9 000
Амортизація	2515	31 112	33 761
Інші операційні витрати	2520	6 246	6 872
Разом	2550	291 428	366 730

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Керівник
Електронний підпис
Підписаний бухгалтер



ЕЦП Омари Л.І.

ЕЦП Омари
Н.І.

Омари Любов Іванівна

Олександр Ніколь Григорійович