

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

«До захисту в ЕК»

Директор інституту

\_\_\_\_\_ Олег ШЕРЕМЕТ  
(підпис) (ім'я та прізвище)

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023 р.

«До захисту допущено»

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Тамара БЕРЕЗЯНКО  
(підпис) (ім'я та прізвище)

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023 р.

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

**НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА**

зі спеціальності \_\_\_\_\_ 073«Менеджмент» \_\_\_\_\_  
(код та спеціальності)

освітньо-професійної програми «Менеджмент» \_\_\_\_\_

на тему: «Удосконалення функціональної сфери транспортування на підприємстві»

Виконала: здобувачка 4 курсу, групи МН-4-бл

Штаба Ксенія Валеріївна

\_\_\_\_\_ (підпис)

Керівник Лисенко Олена Анатоліївна

\_\_\_\_\_ (підпис)

Рецензент \_\_\_\_\_  
(ім'я та прізвище)

\_\_\_\_\_ (підпис)

Я як здобувачка Національного університету харчових технологій розумію і підтримую політику університету з академічної доброчесності. Я не надавала і не одержувала недозволеної допомоги під час підготовки цієї роботи. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

Здобувачка \_\_\_\_\_  
(підпис)

Київ – 2023 р.

# НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Інститут (факультет) Навчально-науковий інститут економіки і управління  
Кафедра економіки праці та менеджменту  
Освітній ступінь бакалавр  
Спеціальність 073 «Менеджмент»  
Освітньо-професійна програма «Менеджмент»

## ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри економіки  
праці та менеджменту

\_\_\_\_\_ Тамара БЕРЕЗЯНКО

«05» грудня 2022 року

## ЗАВДАННЯ

### НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧА

Штаби Ксенії Валеріївни

1. Тема роботи : «Удосконалення функціональної сфери транспортування на підприємстві»

керівник роботи Лисенко О. А. к.ф.-м. н. доцент

затверджені наказом закладу вищої освіти від 05.12.2022 р. № 865-КС.

2. Строк подання здобувачем роботи 01 червня 2023 р.

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

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

Розділ 1. Теоретичні основи функціональної сфери транспортування на підприємстві.

Розділ 2. Аналіз діяльності та функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь».

Розділ 3. Шляхи удосконалення функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь».

5. Перелік графічного матеріалу

Результати дослідження знайшли відображення у 9 рисунках та 34 таблицях ілюстративного матеріалу.

## 6. Консультанти розділів роботи

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

7. Дата видачі завдання 05 грудня 2022 року

## КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів виконання кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Збір та вивчення джерел інформації для написання кваліфікаційної роботи. Складання бібліографії наукових джерел	20.12.2022 р.	виконано
2	Розроблення та затвердження плану роботи керівником кваліфікаційної роботи і керівником проєктної групи	30.12.2022 р.	виконано
3	Робота над вступом до кваліфікаційної роботи	10.01.2023 р.	виконано
4	Підготовка першого розділу, висновків до нього та подання його керівнику	05.03.2023 р.	виконано
5	Підготовка другого розділу, висновків до нього та подання його керівнику	30.04.2023 р.	виконано
6	Підготовка третього розділу, висновків до нього та подання його керівнику	14.05.2023 р.	виконано
7	Підготовка висновків до роботи та подання його керівнику	15.05.2023 р.	виконано
8	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	17.05.2023 р.	виконано
9	Остаточне оформлення роботи. Формування проєкту доповіді, ілюстративного матеріалу. Погодження з керівником кваліфікаційної роботи	18.05.2023 р.	виконано
10	Подання завершеної роботи на розгляд комісії з попереднього захисту	19.05.2023 р.	виконано
11	Подання завершеної роботи на розгляд завідувачу кафедри та подача електронного варіанту роботи для перевірки на плагіат	01.06.2023 р.	виконано
12	Захист кваліфікаційної роботи	Згідно графіку захисту	

**Здобувачка**

\_\_\_\_\_ (підпис)

**К.В. Штаба**  
(прізвище та ініціали)

**Керівник роботи**

\_\_\_\_\_ (підпис)

**О.А. Лисенко**  
(прізвище та ініціали)

## АНОТАЦІЯ

У випускній роботі розглянуто і узагальнено існуючі теоретико-методичні засади функціональної сфери транспортування на підприємстві. В роботі описано сутнісні характеристики удосконалення функціональної сфери транспортування, а також розглянуто методичні підходи до оцінки ефективності функціональної сфери транспортування на підприємстві.

Для оцінки доцільності запропонованого заходу було визначено сучасний стан розвитку ПрАТ «Оболонь» та оцінено ефективність функціональної сфери транспортування на підприємстві.

На основі дослідження ефективності функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь» було розроблено пропозиції щодо впровадження впровадження нової концепції на підприємстві.

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

Випускна робота складена на 91 сторінці (без урахування додатків), містить 34 таблиці, 9 рисунків.

*Ключові слова:* функціональна логістика, ефективність функціональної логістики, пивна галузь.

## ANNOTATION

In the final work, the problem and generally existing theoretical and methodological foundations of the functional sphere of transportation at enterprises are presented. In the field of work, the essential characteristics of the improvement of the functional sphere of transportation are described, as well as essentially methodical approaches to the evaluation of the efficiency of functional transport at enterprises.

To assess the feasibility of the proposed measure, the current state of development of PJSC «Obolon» was determined and the efficiency of the functional sphere of transportation at the enterprise was evaluated.

On the basis of the study of the efficiency of the functional sphere of transportation of PrJSC «Obolon» proposals have been developed for the introduction of a new concept at the enterprise.

The performed calculations show that the proposed object is profitable and its implementation at the enterprise is possible in the future.

The thesis consists of 91 pages (not including appendices), contains 34 tables, 9 figures.

*Key words:* functional logistics, efficiency of functional logistics, the whole industry.

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СФЕРИ</b>	
<b>ТРАНСПОРТУВАННЯ НА ПІДПРИЄМСТВІ.....</b>	<b>9</b>
1.1. Сутність та поняття функціональної сфери транспортування. Характеристика основних об'єктів та систем транспортування на підприємстві.....	9
1.2. Функціональна сфера транспортування на підприємстві.....	17
1.3. Методологічні підходи до оцінки ефективності функціональної сфери транспортування .....	25
Висновки до розділу 1.....	27
<b>РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СФЕРИ</b>	
<b>ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРАТ «ОБОЛОНЬ».....</b>	<b>29</b>
2.1. Аналіз ринку пивобезалкогольної продукції .....	29
2.2. Загальна характеристика діяльності підприємства .....	41
2.3. Особливості функціональної сфери транспортування на підприємстві ..	52
Висновки до розділу 2.....	61
<b>РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СФЕРИ</b>	
<b>ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРАТ «ОБОЛОНЬ».....</b>	<b>63</b>
3.1. Програма діяльності щодо удосконалення функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь».....	63
3.2. Обґрунтування доцільності впровадження заходів поліпшення та їх вплив на основні показники діяльності підприємства.....	69
3.3. Управлінсько-організаційне забезпечення виконання програми та впровадження обґрунтованого заходу.....	79
Висновки до розділу 3.....	83
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ .....	85
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	88
ДОДАТКИ.....	92

## ВСТУП

*Актуальність теми дослідження.* Удосконалення функціональної сфери транспортування на підприємстві є дуже актуальною темою в сучасних умовах розвитку бізнесу. Зокрема, з появою електронної комерції та зростанням обсягів Інтернет-торгівлі питання організації ефективного транспортування стає дедалі важливішим.

Також зростає конкуренція між підприємствами в сфері логістики та транспортування, що стимулює їх до пошуку нових способів підвищення якості та ефективності транспортної діяльності. Тож актуальність дослідження полягає в тому, що вдосконалення функціональної сфери транспортування на підприємстві може сприяти підвищенню ефективності бізнесу, зменшенню витрат на логістику та транспортування, а також покращенню якості обслуговування клієнтів.

Вивченням теми функціональної сфери транспортування на підприємствах займалися безліч як вітчизняних, так і іноземних науковців, проте слід зауважити, що найбільш вагомий внесок у розвиток даного питання внесли наступні науковці: С.М. Лихолат, Р.І. Невдом'янський, В.М. Марченко, О.О. Кофанов, Джон Колінс, Девід Сімчис та багато інших.

*Метою* кваліфікаційної роботи є розгляд проблем транспортування на підприємстві та розробка шляхів їх вирішення, зокрема застосування сучасних технологій та методів управління транспортною логістикою.

Для досягнення даної мети, сформовано наступні *завдання*:

- визначити сутність та поняття функціональної сфери транспортування;
- дослідити функціональну сферу транспортування на підприємстві;
- розглянути характеристику основних об'єктів та систем транспортування на підприємстві;
- дослідити методологічні підходи до оцінки ефективності функціональної сфери транспортування;

- проаналізувати ринок безалкогольної продукції, на якому діє ПрАТ «Оболонь»;
- надати загальну характеристику діяльності ПрАТ «Оболонь»;
- вивчити особливості функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь»;
- розробити програму діяльності щодо функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь»;
- обґрунтувати доцільність впровадження заходів та їхній вплив на основні показники діяльності підприємства;
- окреслити управлінсько-організаційного забезпечення виконання програми та впровадження обґрунтованого заходу.

*Об'єктом дослідження є процес транспортування на підприємстві.*

*Предметом дослідження є теоретичні та практичні аспекти діяльності функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь» та розробка шляхів її оптимізації.*

*Сферою застосування є ПрАТ «Оболонь».*

У роботі використовувалися такі *методи дослідження*, як: аналіз літературних джерел – для ознайомлення з науковими дослідженнями, які вже були проведені в цій галузі; експертні оцінки – для збору думок та рекомендацій від експертів з питань транспортування та логістики; моделювання – для створення моделі функціональної сфери транспортування на підприємстві та перевірки її ефективності.

*Інформаційною базою* написання кваліфікаційної роботи стали наукові праці вітчизняних та закордонних учених; статистична та фінансова звітність підприємства; періодичні видання; інформаційно-аналітичні матеріали, Інтернет-ресурси.

*Структура кваліфікаційної роботи.* Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел.

## **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СФЕРИ ТРАНСПОРТУВАННЯ НА ПІДПРИЄМСТВІ**

### **1.1. Сутність та поняття функціональної сфери транспортування. Характеристика основних об'єктів та систем транспортування на підприємстві**

Функціональна сфера транспортування у логістиці виокремлюється через ряд ключових факторів.

По-перше, велика частка транспортних витрат у загальному обсязі логістичних витрат робить транспортування значною складовою цієї сфери. Витрати, пов'язані з переміщенням матеріальних ресурсів та готової продукції, становлять значну частку загальних транспортних витрат.

По-друге, транспортування є необхідною умовою для організації та існування матеріального потоку. Без належної функціональної транспортної системи неможливе забезпечення безперебійного руху матеріальних ресурсів від постачальника до кінцевого споживача [1].

Функціональна сфера транспортування є однією з ключових складових логістики і спеціалізується на оптимізації транспортних операцій у логістичному ланцюжку. Вона охоплює весь комплекс дій та процесів, пов'язаних з переміщенням матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції за допомогою різних видів транспорту.

Основна сутність функціональної сфери транспортування полягає в забезпеченні ефективного та безперебійного руху матеріальних потоків від постачальника до кінцевого споживача. Це вимагає планування, координації, організації та контролю транспортних процесів з метою досягнення максимальної швидкості, ефективності та зниження витрат.

Планування транспортних операцій включає вибір найбільш оптимальних маршрутів, розподіл вантажів, розклади перевезень та управління транспортними ресурсами. Враховуючи різні фактори, такі як

вага та об'єм вантажу, відстань, час, тип транспорту та інші обмеження, метою планування є досягнення оптимальних результатів у термінах швидкості доставки, мінімізації витрат та оптимального використання ресурсів [7].

Координація транспортних процесів включає узгодження дій різних учасників логістичного ланцюжку, таких як виробники, постачальники, перевізники та споживачі. Вона вимагає забезпечення синхронізації та співробітництва між всіма сторонами з метою забезпечення безперебійного руху вантажів і досягнення встановлених термінових та якісних параметрів доставки.

Організація транспортування також включає упакування та маркування вантажів для забезпечення їхньої безпеки та збереження під час перевезення. Відповідне упакування допомагає запобігти пошкодженню вантажу та зберегти його якість під час транспортування. Крім того, контроль якості та страхування вантажів є важливими аспектами у функціональній сфері транспортування, що дозволяють забезпечити надійність та безпеку під час переміщення вантажів.

Контроль транспортних операцій є також необхідним елементом функціональної сфери транспортування. Це включає відстеження руху вантажів, моніторинг доставки, вирішення проблем, що виникають під час транспортування, і вжиття заходів для забезпечення своєчасності та точності доставки [9].

Основні елементи функціональної сфери транспортування наведено в таблиці 1.1.

Аналізуючи дані таблиці, слід відмітити, що функціональна транспортна сфера включає різні елементи, такі, як транспортні системи, транспортні засоби, транспортні процеси і інформаційну систему. Транспортні системи визначають можливості та обмеження для переміщення вантажів, а транспортні засоби є різними видами транспорту, які використовуються для цього.

### Основні елементи функціональної сфери транспортування

Елемент	Характеристика
Транспортні системи	це інфраструктура, яка включає дороги, залізниці, водні шляхи, повітряні маршрути тощо. Транспортні системи визначають можливості та обмеження для переміщення вантажів
Транспортні засоби	це різні види транспорту, такі як автомобілі, потяги, судна, літаки, що використовуються для переміщення вантажів. Кожен вид транспорту має свої переваги та обмеження, і їх вибір залежить від характеру вантажу, відстані та інших факторів
Транспортні процеси	це комплекс дій, пов'язаних з підготовкою, організацією, виконанням та контролем переміщення вантажів. Це включає вантажопереробку, пакування, складування, транспортну логістику, розклади руху та багато іншого
Інформаційна система	це система, яка забезпечує обмін інформацією та координацію між різними учасниками транспортного процесу. Інформаційна система включає у себе технології, програмне забезпечення, комунікаційні мережі та інші засоби для збору, обробки та передачі даних про вантажі, маршрути, розклади руху тощо

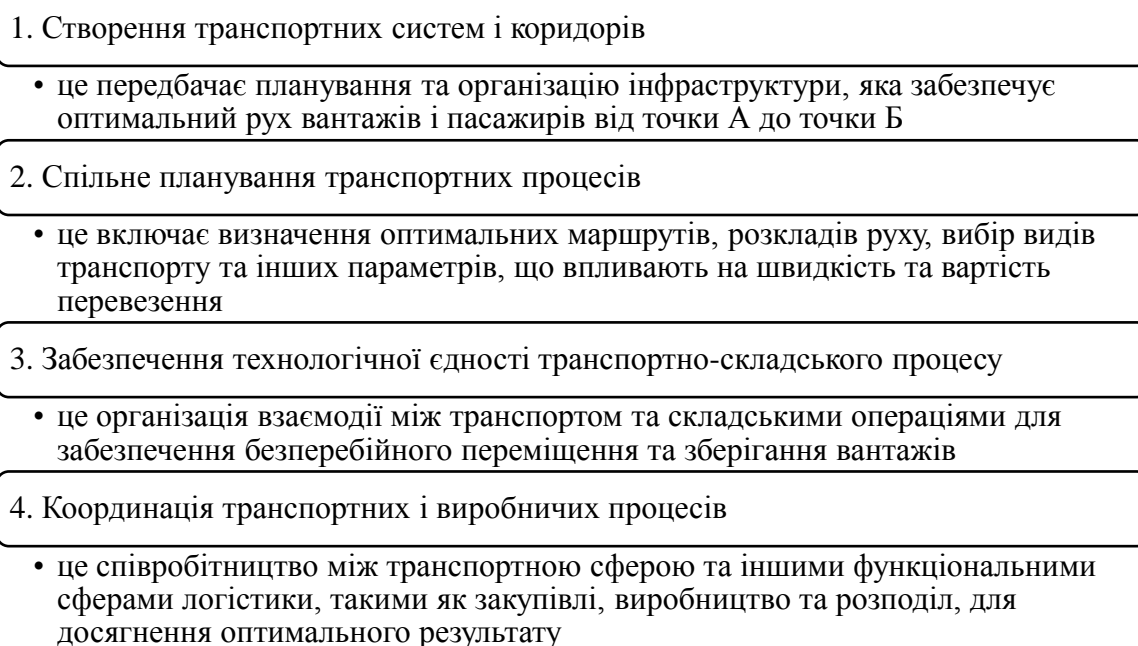
*Джерело: сформовано автором на основі [3]*

Транспортні процеси охоплюють комплекс дій, пов'язаних з організацією та контролем переміщення вантажів. Інформаційна система забезпечує обмін інформацією та координацію між учасниками транспортного процесу. В цілому, функціональна сфера транспортування має велике значення у забезпеченні ефективного переміщення вантажів і вимагає детального планування та організації для досягнення оптимальних результатів [9].

У науковому виданні [3] зауважено, що функціональна сфера транспортування вирішує завдання, наведені на рисунку 1.1.

Функціональна сфера транспортування є невід'ємною частиною логістики і відіграє важливу роль у забезпеченні ефективного переміщення вантажів в межах логістичного ланцюжка. Вона включає в себе широкий спектр аспектів, які потребують ретельного планування, організації та контролю для досягнення оптимальних результатів.

Одним з ключових аспектів є вибір оптимальних транспортних засобів і маршрутів доставки. При плануванні переміщення вантажу важливо враховувати різні фактори, такі, як вага та об'єм вантажу, відстань,



**Рис. 1.1. Завдання які вирішує функціональна сфера транспортування [3]**

швидкість, тип товару, вимоги збереження якості, вартість перевезення та інші. Вибір оптимальних транспортних засобів (наприклад, автомобільного, залізничного, морського, повітряного транспорту) дозволяє забезпечити швидку та безпечну доставку вантажу [11].

Крім вибору транспортних засобів, важливо також організувати ефективну вантажопереробку і пакування. Це може включати такі дії, як завантаження та розвантаження вантажів, складування, сортування, маркування та інше. Оптимальне планування цих процесів дозволяє зменшити час та витрати, пов'язані з вантажопереробкою, і підвищити швидкість та точність доставки.

Крім того, передача прав власності на вантаж, страхування та інші аспекти також мають важливе значення у функціональній сфері транспортування. Наприклад, передача прав власності може відбуватися через укладання договорів перевезення, транспортні накладні, електронні системи обліку тощо. Страхування вантажів, у свою чергу, забезпечує захист від ризиків, пов'язаних з пошкодженням, втратою або затримкою вантажу під час транспортування.

Організація транспортування також пов'язана з вирішенням питань контролю, моніторингу та вирішення проблем, що виникають під час процесу переміщення вантажу. Це може включати контроль за виконанням графіків, відстеження місцезнаходження вантажу, вирішення проблем з відмовами, планування альтернативних маршрутів у разі непередбачених обставин та інше. Ефективний контроль і управління дозволяють забезпечити своєчасну та надійну доставку вантажу [6].

Транспортування є важливою складовою логістичного ланцюжка і має на меті ефективно переміщувати матеріальні ресурси і продукцію від постачальників до кінцевих споживачів. Ця комплексна діяльність включає різні елементарні функції, такі як експедирування, вантажопереробка, упакування, передача прав власності на вантаж, страхування та інші.

Функціональна сфера транспортування спеціалізується на оптимізації логістичних операцій, пов'язаних з рухом матеріального потоку, шляхом використання різних транспортних засобів. Транспорт грає дві головні ролі в цій сфері.

По-перше, він є складовою частиною основних функціональних галузей логістики, таких як закупівельна, виробнича та розподільча. Транспорт забезпечує необхідну поставку сировини, комплектуючих матеріалів та готової продукції на різних етапах виробничого процесу [2].

По-друге, транспорт є окремою галуззю економіки, де розвивається підприємницька діяльність. Транспортні підприємства надають свої послуги на ринку, отримуючи доходи і прибуток за перевезення товарів та надання логістичних послуг. Вони використовують різні види транспорту, такі як автомобільний, залізничний, морський, повітряний та водний, для забезпечення ефективної доставки вантажів на потрібні місця при мінімальних затратах.

Ефективне транспортування вимагає грамотного планування і організації логістичних операцій. Воно пов'язане з вибором оптимального маршруту, розподілом вантажів, контролем над перевезеннями та

вирішенням різних логістичних завдань, таких як управління запасами, термінова доставка, вирішення проблем з відмовами, страхування та інші [13].

У сучасних умовах розвитку логістики і транспорту з'являються нові технології та інновації, що сприяють покращенню процесів транспортування. Наприклад, використання автоматизованих систем управління транспортними потоками, використання дронів для доставки вантажів, застосування екологічно чистих транспортних засобів і технологій для зниження впливу на навколишнє середовище.

Транспортна галузь матеріального виробництва є невід'ємною частиною економіки будь-якої країни і відіграє важливу роль у переміщенні товарів і послуг. Особливості цієї галузі полягають у різноманітності транспортних засобів, різних видів перевезень та необхідності вирішення питань експедиції та забезпечення безпеки вантажу.

Перш за все, транспортна галузь характеризується різноманітністю транспортних засобів. Це охоплює все, починаючи від автомобілів і мотоциклів до літаків, суден, поїздів і навіть космічних кораблів. Кожен з цих видів транспорту має свої переваги і обмеження, і вибір транспортного засобу залежить від різних факторів, таких як відстань, тип вантажу і швидкість доставки [17].

По-друге, важливо враховувати різні види перевезень. Це включає автомобільний транспорт, залізничний транспорт, водний транспорт, повітряний транспорт і трубопровідний транспорт. Кожен вид перевезення має свої особливості і застосовується в залежності від типу вантажу, відстані та інших факторів. Наприклад, великі масові вантажі часто перевозяться по залізниці або морем, вантажі, що вимагають швидкості, можуть бути доставлені повітряним транспортом.

Транспортна галузь пов'язана з питаннями експедиції та забезпечення безпеки вантажу. Експедиція охоплює організацію перевезень, складання маршрутів, розкладів, забезпечення документообігу та інших аспектів,

пов'язаних з ефективним переміщенням вантажу. Забезпечення безпеки вантажу стає особливо важливим у зв'язку з можливими ризиками під час перевезення, такими як пошкодження, втрата або крадіжка. Тому необхідно застосовувати відповідні заходи безпеки, такі як упаковка, захист від злочинності та страхування вантажу [7].

Також варто зазначити, що транспортна галузь не може зберігати або нагромаджувати. Її основна функція – переміщення товарів і послуг з одного місця в інше. Це означає, що пропускна та провідна здатність транспорту є обмеженою, і необхідно раціонально використовувати транспорт, щоб забезпечити ефективність та мінімізувати витрати. Витрати, пов'язані з переміщенням матеріального потоку, включають паливо, транспортні послуги, обслуговування та інші витрати. Тому оптимізація використання транспорту може призвести до зменшення загальних транспортних витрат.

Узагалі, транспортна галузь матеріального виробництва включає в себе різноманітність транспортних засобів, різні види перевезень, питання експедиції та забезпечення безпеки вантажу. Раціональне використання транспорту і ефективне управління матеріальним потоком є важливими аспектами для забезпечення успіху в цій галузі.

Транспорт також є прив'язаним до певного місця, району або регіону. Наприклад, він залежить від місцезнаходження транспортних шляхів та наявності відповідних транспортних підприємств [9].

Основні об'єкти транспортування на підприємстві включають вантажні автомобілі, вантажні поїзди, морські судна, літаки, річкові судна та пішохідні/ручні транспортні засоби.

Ці об'єкти використовуються для перевезення товарів і матеріалів на різні відстані та у різних середовищах. Вантажні автомобілі дозволяють доставляти великогабаритні або важкі вантажі на дорогах, вантажні поїзди – для перевезення великих обсягів товарів по залізницях, морські судна – для транспортування вантажів через морські шляхи, літаки – для швидкого і далекомагістрального транспорту, річкові судна – для перевезення вантажів

по внутрішніх водних шляхах [4].

Пішохідні та ручні транспортні засоби використовуються для внутрішнього переміщення товарів на короткі відстані всередині підприємства. Вони можуть включати візки або навантажувальну техніку.

Ці об'єкти транспортування грають важливу роль у забезпеченні ефективності логістичних процесів підприємства, дозволяючи перевозити товари вчасно, економічно та безпечно. Основні об'єкти транспортування на підприємстві наведені в таблиці 1.2.

*Таблиця 1.2*

### **Основні об'єкти транспортування на підприємстві [5]**

Об'єкт	Характеристика
Вантажні автомобілі	Використовуються для перевезення великогабаритних або великовагових вантажів з одного місця на інше. На підприємстві можуть бути власні автомобілі або використовуватися послуги зовнішніх перевізників
Вантажні потяги	Якщо підприємство має залізничні сполучення, воно може використовувати вантажні потяги для перевезення великих обсягів товарів на великі відстані. Це особливо ефективно для масових вантажів, таких як вугілля, руди або нафтопродукти
Морські судна	Якщо підприємство має доступ до морського транспорту, воно може використовувати морські судна для перевезення вантажів на великі відстані або через океани. Це особливо підходить для імпорту та експорту товарів
Літаки	Для швидкого та експрес-транспорту підприємство може використовувати повітряні судна. Це найефективніший спосіб доставки товарів на великі відстані або в недоступні регіони. Літаки також підходять для перевезення швидкопсувних або дорогоцінних товарів
Річкові судна	Якщо підприємство розташоване біля річки або має доступ до водного транспорту, воно може використовувати річкові судна для перевезення вантажів по внутрішніх водних шляхах. Це зазвичай підходить для великих обсягів вантажів, таких як зерно, будівельні матеріали або нафтопродукти
Пішохідні та ручні транспортні засоби	На підприємстві можуть використовуватися пішохідні або ручні транспортні засоби, такі як візки або навантажувальна техніка. Вони використовуються для внутрішнього переміщення товарів на короткі відстані в межах підприємства

Ці об'єкти транспортування використовуються на підприємстві залежно від його потреб, типу виробництва та транспортних вимог.

Слід також відмітити, що на підприємстві використовуються різні системи транспортування для забезпечення ефективності логістичних процесів та перевезення товарів і матеріалів.

Основні системи транспортування наведено в таблиці 1.3.

Таблиця 1.3

### Основні системи транспортування на підприємстві [2]

Система	Характеристика
Автомобільна система транспортування	Ця система використовує вантажні автомобілі для перевезення товарів і матеріалів на дорогах. Вона є однією з найбільш поширених і гнучких систем транспортування, оскільки дозволяє доставляти вантажі безпосередньо до місця призначення. Характеристики цієї системи включають вантажопідйомність автомобілів, швидкість пересування та доступність дорожньої інфраструктури
Залізнична система транспортування	Залізниця використовується для перевезення великих обсягів вантажів на великі відстані. Ця система має високу вантажопідйомність та здатність до масштабування, а також може бути ефективною для довгих перевезень. Характеристики залізничної системи включають вагони, локомотиви, пропускну здатність магістралей і розклади руху потягів
Морська система транспортування	Морські судна використовуються для перевезення великих обсягів вантажів через води. Вони є найефективнішими для довгих маршрутів і транспортування великогабаритних товарів. Характеристики морської системи включають розміри суден, вантажопідйомність, швидкість та маршрути
Повітряна система транспортування	Літаки використовуються для швидкого та експрес-транспорту товарів на великі відстані або до віддалених регіонів. Ця система є надзвичайно швидкою, але обмежена вантажопідйомністю. Характеристики повітряної системи включають типи літаків, їх вантажопідйомність, швидкість та маршрути
Водний транспорт	Річкові судна та інші водні транспортні засоби використовуються для перевезення вантажів по внутрішніх водних шляхах

Кожна з цих систем має свої переваги та обмеження, і їх вибір залежить від специфіки підприємства, типу вантажів і транспортних потреб.

### 1.2. Функціональна сфера транспортування на підприємстві

Функціональна сфера транспортування на підприємстві включає широкий комплекс заходів, пов'язаних з переміщенням товарів і матеріалів з одного місця в інше. Ця сфера діяльності забезпечує ефективну організацію транспортного процесу та відповідає за планування, організацію, контроль та координацію руху транспортних засобів, а також їх обслуговування та ремонт.

Одним з основних етапів функціональної сфери транспортування є планування. Планування включає визначення потреби в транспорті, вибір оптимальних маршрутів, встановлення необхідної кількості транспортних засобів та розподіл їх за різними напрямками перевезень. Планування також передбачає врахування факторів, які можуть впливати на процес транспортування, таких як розклади, обмеження щодо вантажопідйомності, швидкості перевезення тощо [25].

Організація транспортного процесу є ще одним важливим аспектом функціональної сфери. Це включає управління розкладом руху транспортних засобів, забезпечення потрібною кількістю водіїв та персоналу, контроль за правильним завантаженням і розвантаженням товарів, організацію проміжних складських та транспортних пунктів. Оптимізація планування і організація допомагають знизити затрати на транспортування, збільшити продуктивність та забезпечити своєчасну доставку товарів.

Контроль є необхідною складовою функціональної сфери транспортування. Він забезпечує нагляд за виконанням планів та розкладів перевезень, а також дотримання установлених стандартів безпеки та якості. Контроль може бути здійснюваний за допомогою відслідковування транспортних засобів, моніторингу їхнього стану та виконання вимог щодо утримання та експлуатації техніки.

Координація руху транспортних засобів є важливим елементом функціональної сфери транспортування. Вона включає узгодження дій транспортних засобів на дорозі або в межах підприємства з метою запобігання заторів, мінімізації часу перевезення та підвищення безпеки руху. Координація також може включати співпрацю з іншими підприємствами, логістичними партнерами та органами державного управління для забезпечення зручності та ефективності транспортного процесу [26].

Обслуговування та ремонт транспортних засобів є необхідною складовою функціональної сфери транспортування. Підтримка в готовності

транспортного парку, регулярне технічне обслуговування, діагностика та ремонт автомобілів і машин допомагають забезпечити надійність і безпеку перевезень. Ефективне обслуговування транспортних засобів допомагає уникнути аварійних ситуацій та перебоїв в роботі.

Усі ці елементи функціональної сфери транспортування на підприємстві мають велике значення для забезпечення безперебійності транспортного процесу, зниження витрат і підвищення продуктивності. Ефективне управління транспортуванням сприяє оптимізації логістичних ланцюгів, задоволенню потреб споживачів та загальному успіху підприємства.

Планування транспортування – це процес визначення найкращих способів транспортування товарів, з урахуванням великої кількості факторів. Цей процес може включати в себе багато етапів, які будуть варіюватися в залежності від конкретних потреб і вимог замовника, типу товарів, розташування складів та інших чинників [17].

Основні етапи планування транспортування включають:

1) аналіз потреб транспортування – на цьому етапі замовник повинен визначити, що саме потрібно перевезти, яку кількість товарів необхідно доставити та які вони за розмірами та вазі. Також, на цьому етапі можуть визначатися додаткові вимоги до доставки, такі як терміни, режим роботи складів, необхідність забезпечення певних умов під час транспортування (наприклад, температурного режиму);

2) вибір типу транспорту – на цьому етапі визначається, який тип транспорту буде використовуватися для доставки. Для цього можуть використовуватися різні критерії, такі як вартість перевезень, швидкість доставки, можливості транспортних засобів та інші. Наприклад, якщо доставка потребує швидкості, то може бути вибраний авіатransпорт, якщо товари важкі та негабаритні, то може бути використаний автотransпорт;

3) визначення маршруту – на цьому етапі визначається оптимальний маршрут доставки з урахуванням різних факторів, таких як відстань між

складами, можливість зупинок для відпочинку водіїв, наявність об'єктів інфраструктури (заправки, мийки, стоянки відпочинку) та інших чинників. Для визначення маршруту можуть використовуватися різні програмні засоби, які дозволяють розрахувати оптимальний маршрут з урахуванням різних параметрів;

4) розрахунок вартості перевезення – на цьому етапі визначається вартість перевезення, яка може включати в себе різні види витрат, такі як вартість палива, зарплати водіїв, амортизацію транспортних засобів, оплату дорожніх зборів та інших. Визначення вартості перевезення є важливим етапом планування транспортування, оскільки вартість перевезення може значно впливати на вибір типу транспорту та маршруту доставки;

5) організація доставки – на цьому етапі вирішуються питання, пов'язані з організацією доставки, такі як встановлення термінів та графіків доставки, взаємодія з перевізниками та іншими учасниками логістичного ланцюжка, організація збору та відвантаження товарів та інші;

б) моніторинг та контроль – на цьому етапі здійснюється моніторинг та контроль за процесом доставки. Для цього можуть використовуватися різні інструменти, такі як GPS-трекери, програми моніторингу стану транспортних засобів, спеціальні системи контролю якості доставки та інші.

Загалом планування транспортування є важливим етапом у логістичному ланцюжку підприємства, оскільки від правильного планування залежить ефективність транспортування товарів та задоволення потреб замовника.

*Організація транспортування* є однією з найважливіших складових логістичного управління. Вона включає комплекс заходів, які спрямовані на забезпечення ефективного переміщення товарів та матеріалів від місця виробництва до місця споживання або зберігання.

Першим етапом організації транспортування є вибір транспортних засобів. Для цього необхідно враховувати такі фактори, як вага та об'єм вантажу, відстань між пунктами відправлення та призначення, тип вантажу

та його особливості (наприклад, холодильні умови для перевезення продуктів харчування). Крім того, необхідно враховувати вартість транспортування та його прибуття до місця призначення в узгоджені терміни [18].

Після вибору транспортних засобів необхідно перевірити їх технічну справність. Це означає, що транспортні засоби повинні бути в належному технічному стані та відповідати вимогам безпеки. Наприклад, автомобілі повинні мати належний стан гальм та шин, а вагони – безпечну та міцну конструкцію [29].

Далі необхідно виконати необхідні документи для переміщення товарів та матеріалів. Це можуть бути, наприклад, накладні, інвойси, митні декларації тощо. Вони дозволяють забезпечити правильне оформлення транспортування та уникнути можливих порушень при перетині кордонів.

Крім того, організація транспортування передбачає контроль за тим, щоб товари були доставлені у встановлений термін і відповідно до вимог клієнта та законодавства. Для цього можуть застосовуватися різноманітні методи контролю, такі, як GPS-моніторинг, відеоспостереження та інші технології.

Також важливо забезпечити належне зберігання та обробку товарів під час транспортування. Це може означати використання спеціальних контейнерів та упаковок для захисту від пошкоджень, зберігання в певних умовах (наприклад, з контрольованою температурою) та дотримання інших вимог залежно від типу вантажу [35].

Крім того, ефективна організація транспортування може включати в себе оптимізацію маршрутів, що дозволяє знизити вартість транспортування та скоротити час доставки. Для цього можуть застосовуватися різноманітні технології та алгоритми, які дозволяють розраховувати найоптимальніші маршрути з урахуванням різних факторів, таких як дорожні умови, транспортні затори, вартість палива та інші.

Отже, організація транспортування є складним процесом, який включає вибір транспортних засобів, їх технічну перевірку, оформлення необхідних

документів, контроль за доставкою та зберіганням вантажу та оптимізацію маршрутів. Усі ці етапи повинні бути ретельно продумані та виконані з максимальною уважністю, щоб забезпечити ефективність транспортування та задоволення потреб клієнтів.

*Координація транспортування* є важливим елементом логістичного управління, що дозволяє забезпечувати ефективну та безперебійну доставку товарів від виробника до клієнта. Координація полягає у зв'язку між різними ланками логістичного ланцюга, такими як виробництво, склад, відділ збуту та клієнти.

Перш за все, координація транспортування включає в себе планування транспортних потоків, що охоплює вибір оптимального маршруту, транспортних засобів та технологій перевезення. Вона також передбачає вирішення питань з технічною справністю транспортних засобів, виконання необхідних документів для переміщення товарів та матеріалів, а також забезпечення доставки товарів у встановлений термін та відповідно до вимог клієнтів.

Для ефективної координації транспортування необхідно встановити зв'язок між різними ланками логістичного ланцюга. Виробництво повинно інформувати склад про терміни виробництва та готовності товарів до відвантаження. Склад повинен повідомляти відділ збуту про наявність товарів на складі та готовність їх відправлення. Відділ збуту має бути в зв'язку з клієнтами, щоб повідомляти їх про терміни доставки та вирішувати питання щодо перенесення термінів, якщо така необхідність виникає.

Координація транспортування дозволяє вчасно вирішувати проблеми, пов'язані з перевезенням, такі як затримки, втрати товарів або несвоєчасна доставка. У такій ситуації необхідно здійснювати швидкий зв'язок між всіма ланками логістичного ланцюга та шукати найоптимальніші рішення для вирішення проблеми. Наприклад, якщо транспортний засіб зійшов з маршруту через технічну несправність, необхідно швидко організувати заміний транспорт та забезпечити доставку товарів у встановлений термін.

Крім того, координація транспортування дозволяє вносити необхідні корективи в плани транспортування, якщо виникають зміни в попиті на товари, технологіях виробництва або інших факторах [8].

У загальному плані, координація транспортування допомагає забезпечити ефективну та безперебійну доставку товарів від виробника до клієнта. Вона передбачає планування транспортних потоків, контроль за технічною справністю транспортних засобів та виконання необхідних документів для переміщення товарів та матеріалів. Крім того, координація полягає у зв'язку між різними ланками логістичного ланцюга та дозволяє вчасно вирішувати проблеми, пов'язані з перевезенням, та вносити необхідні корективи в плани транспортування.

*Обслуговування та ремонт транспортних засобів є необхідною складовою їх експлуатації.* Регулярне технічне обслуговування дозволяє зберегти транспортний засіб в належному технічному стані та зменшити ризик виникнення аварій або поломок. Зазвичай обслуговування включає в себе ряд заходів, таких як перевірка рівня масла та інших рідин, перевірка стану гальм та шин, перевірка освітлення та інших систем.

У разі поломки транспортного засобу необхідно виконати ремонт. Це може бути здійснено самостійно, якщо є відповідні знання та навички, або звернувшись до спеціалістів сервісного центру. Ремонт може включати в себе заміну пошкоджених деталей, налагодження роботи різних систем, перевірку і настроювання двигуна та інших елементів.

Заміна зношених деталей також є важливою складовою обслуговування транспортного засобу. Зазвичай деталі, які витрачаються, включають в себе шини, гальма, фільтри та інші складові. Заміна цих деталей дозволяє підтримувати відповідний рівень безпеки та забезпечує належну ефективність транспортного засобу [39].

Важливо зазначити, що обслуговування та ремонт транспортних засобів потребує витрат на заміну деталей, оплату праці спеціалістів та інші витрати. Однак, в довгостроковій перспективі ці витрати можуть бути

меншими, ніж витрати на ремонт аварій чи заміну транспортного засобу. Тому регулярне обслуговування та ремонт є важливою складовою ефективної експлуатації транспортного засобу та забезпечує економію коштів в довгостроковій перспективі. Крім того, обслуговування та ремонт також допомагає зберегти навколишнє середовище, оскільки підтримується належний рівень викидів шкідливих речовин у повітря.

У процесі обслуговування та ремонту транспортного засобу важливо дотримуватись рекомендацій виробника щодо технічного обслуговування та заміни деталей, а також використовувати тільки якісні запасні частини та матеріали. Це допоможе зберегти належний технічний стан транспортного засобу та зменшити ризик виникнення аварій [6].

Також важливо пам'ятати про своєчасну заміну зношених шин, оскільки це безпосередньо впливає на безпеку руху. Рекомендується виконувати перевірку глибини протектора шин та їх стану щороку перед початком сезону, а також замінювати шини, якщо їх пробіг досягає 60 тисяч кілометрів.

Усі ці заходи допоможуть зберегти транспортний засіб в належному технічному стані та забезпечити безпеку руху на дорозі.

Загалом функціональна сфера транспортування на підприємстві включає багато складових, від вибору транспортних засобів до контролю за доставкою товарів. Проте, щоб забезпечити оптимальне транспортування на підприємстві, можуть бути використані додаткові інструменти та підходи. Наприклад, можна використовувати системи GPS-моніторингу для відстеження місцезнаходження транспортних засобів в режимі реального часу. Це дозволить забезпечити точну інформацію про терміни доставки та вчасно реагувати на можливі затримки [40].

Також можна застосовувати методи оптимізації маршрутів, що дозволяють зменшити витрати на паливо та час доставки. Для цього можуть бути використані спеціальні програмні засоби, що враховують різноманітні фактори, такі як відстань, трафік, час доставки та вартість палива. У цілому

організація транспортування на підприємстві потребує комплексного підходу та постійного удосконалення. Використання різноманітних інструментів та підходів дозволить забезпечити ефективну та швидку доставку товарів та матеріалів та підвищити конкурентоздатність підприємства на ринку.

### **1.3. Методологічні підходи до оцінки ефективності функціональної сфери транспортування**

Умови інтенсивного розвитку транспортних перевезень ставлять перед підприємствами завдання оцінки ефективності транспортного обслуговування. Сучасний підхід до оцінки економічної ефективності перевезень базується на концепції загальних витрат перевезень. Згідно з цією концепцією, такі витрати включають всі витрати, необхідні для задоволення потреб перевезень, а витрати на транспортне обслуговування є витратами, пов'язаними з наданням споживачеві комплексу послуг, супутніх продажів. При цьому транспортний сервіс орієнтований на забезпечення балансу між якістю обслуговування споживачів і супутніми витратами, а якість обслуговування є ключем до комерційного успіху [31].

До спеціальних показників, що характеризують рівень організації транспортного обслуговування, належать:

1) коефіцієнт технічної готовності рухомого складу автотранспорту (КТГ), який визначається наступною формулою [23]:

$$\text{КТГ} = \frac{(\text{Автомобіле} - \text{дні в автогосподарстві} - \text{Автомобіле} - \text{дні в ремонті} - \text{Автомобіле} - \text{дні в технічному обслуговуванні})}{\text{Автомобіле} - \text{дні в автогосподарстві}} \quad (1.1)$$

де:

- автомобіле-дні в автогосподарстві – кількість автомобільних днів, коли автомобілі доступні для експлуатації на підприємстві;

- автомобіле-дні в ремонті – кількість автомобільних днів, коли автомобілі знаходяться на ремонті;

– автомобіле-дні в технічному обслуговуванні – кількість автомобільних днів, коли автомобілі перебувають на плановому технічному обслуговуванні;

2) коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію (КВРС), який характеризує ступінь ефективного використання рухомого складу і визначається наступною формулою [24]:

$$\text{КВРС} = \frac{\text{(Кількість рейсів рухомого складу на лінії / Кількість можливих рейсів рухомого складу на лінії)} * 100\%}{1} \quad (1.2)$$

де:

– кількість рейсів рухомого складу на лінії – кількість рейсів, здійснених рухомим складом на лінії за певний період часу;

– кількість можливих рейсів рухомого складу на лінії – максимальна кількість рейсів, яку може здійснити рухомий склад на лінії за певний період часу.

Ці показники дозволяють оцінити ефективність організації транспортного обслуговування на підприємстві.

Оцінка ефективності транспортного обслуговування базується на ряді показників, які характеризують використання вантажопідйомності, нерівномірність перевезень, пробігу транспортних засобів та централізацію транспортного обслуговування.

Статичний коефіцієнт використання вантажопідйомності (КВВ) визначається за формулою [24]:

$$\text{КВВ} = \frac{\text{(Фактично перевезена кількість вантажів)}}{\text{(Номінальна вантажопідйомність транспортного засобу)}} \quad (1.3)$$

Динамічний коефіцієнт використання вантажопідйомності (КВД) визначається за формулою [23]:

$$\text{КВД} = \frac{\text{(Фактично виконана робота з вантажоперевезень)}}{\text{(Номінальна вантажопідйомність транспортного засобу)}}$$

(Номінальний обсяг роботи з вантажоперевезень) (1.4)

Коефіцієнт нерівномірності перевезень (КНП) визначається за формулою:

$$\text{КНП} =$$

(Максимально можливий вантажопотік) / (Середній вантажопотік) (1.5)

Коефіцієнт використання пробігу (КВП) визначається як співвідношення фактичного пробігу транспортних засобів до їх номінального пробігу.

Коефіцієнт централізації транспортного обслуговування (КЦТО) визначається за формулою [25]:

$$\text{КЦТО} = \frac{\text{(Обсяг транспортного обслуговування, виконаного в центральній формі)}}{\text{(Загальний обсяг транспортного обслуговування)}} \quad (1.6)$$

Оцінка ефективності транспортного обслуговування також може базуватися на загальноприйнятих показниках, таких як продуктивність праці, собівартість перевезень та транспортні витрати на одиницю виконуваних робіт. Аналіз цих показників дозволяє виявити резерви та визначити напрямки підвищення рівня організації та ефективності транспортного обслуговування виробництва.

У економічно розвинених країнах використовуються системи показників, які оцінюють ефективність та результативність транспортного обслуговування, включаючи економію загальних транспортних витрат, підвищення якості сервісу перевезень, скорочення тривалості циклу перевезення та підвищення продуктивності праці в системі транспортних перевезень.

## **Висновки до розділу 1**

Функціональна сфера транспортування на підприємстві охоплює всі процеси та системи, пов'язані з організацією та забезпеченням перевезень.

Вона включає такі компоненти, як транспортні засоби (автомобілі, вантажівки, потяги, літаки, судна), інфраструктуру (дороги, залізничні колії, порти, аеропорти, складські приміщення), логістичні системи та інформаційні технології.

Оцінка ефективності функціональної сфери транспортування вимагає використання методологічних підходів, таких як фінансовий аналіз, логістичний аналіз, якісний аналіз та екологічний аналіз. Ці підходи допомагають визначити результативність та ефективність діяльності, включаючи оцінку фінансових показників, вимірювання якості обслуговування, вплив на навколишнє середовище та інші аспекти.

Оцінка ефективності функціональної сфери транспортування допомагає виявити сильні та слабкі сторони системи транспортування, здійснити оптимізацію та вдосконалення процесів, що сприяє досягненню кращих результатів у галузі перевезень.

## РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СФЕРИ ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРАТ «ОБОЛОНЬ»

### 2.1. Аналіз ринку пивобезалкогольної продукції

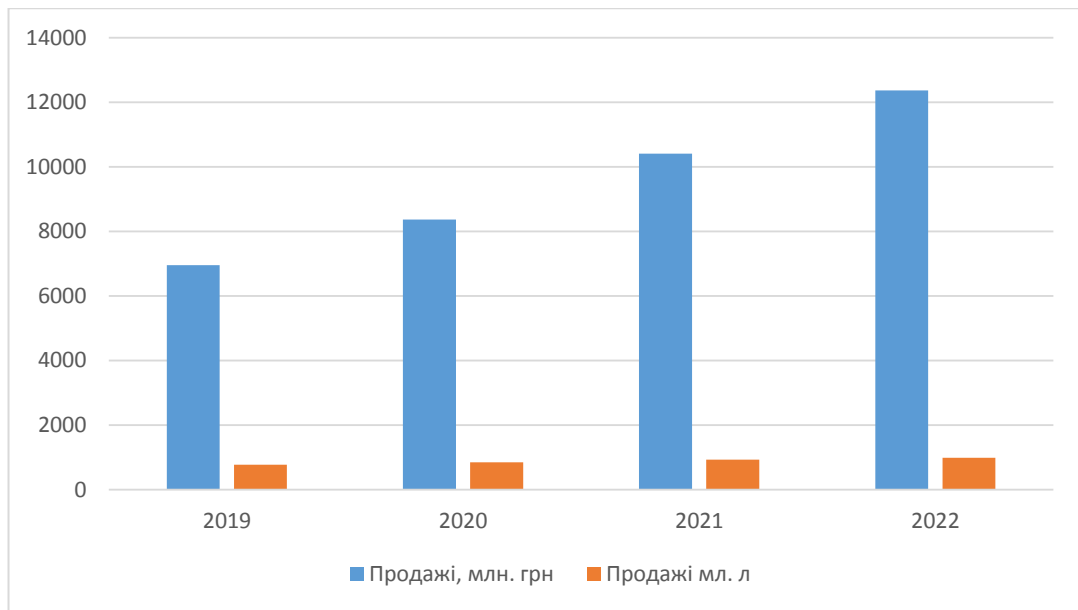
Ринок пивобезалкогольної продукції в Україні є досить розвинутим і має значний потенціал. Пиво безалкогольне, також відоме як безалкогольне пиво або безалкогольний напій, є популярним вибором серед споживачів, які віддають перевагу низькому вмісту алкоголю або його повному відсутності. На ринку пивобезалкогольних напоїв присутні різноманітні види продукції, такі як безалкогольне пиво, безалкогольні газовані напої (солодкі газовані напої, лимонади, енергетичні напої тощо), безалкогольні коктейлі, фруктові соки та інші безалкогольні напої. Ці продукти можуть бути вироблені як великими пивоварами і виробниками напоїв, так і меншими місцевими підприємствами.

За останні роки спостерігається зростання попиту на пивобезалкогольну продукцію в Україні. Це пов'язано зі збільшенням свідомості споживачів щодо здорового способу життя, збільшенням кількості людей, які обмежують споживання алкоголю або повністю його відмовляються, а також зростанням популярності функціональних напоїв, які мають додаткові корисні властивості (наприклад, напої з вмістом вітамінів, енергетичні напої зі стимулюючим ефектом тощо) (рис. 2.1).

Динаміка продажів пивобезалкогольної продукції в Україні за 2019-2022 рр. показує зростання як за обсягом продажів (у мільйонах гривень), так і за обсягом продажів (у мільйонах літрів).

У 2019 році продажі пивобезалкогольної продукції становили 6 955 млн. грн. і 770 млн. літрів. Протягом 2020 року спостерігалось збільшення продажів до 8 361 млн. грн. і 847 млн. літрів.

У 2021 році продажі зросли до 10 409 млн. грн. і 926 млн. літрів. Найбільший приріст спостерігався саме в 2021 році.



**Рис. 2.1 Динаміка продажів пивобезалкогольної продукції в Україні за 2019-2022 рр. [7]**

Протягом 2022 року продажі пивобезалкогольної продукції продовжили зростати, досягнувши 12 364 млн. грн. і 982 млн. літрів.

Загалом за вказаний період спостерігається стійкий позитивний тренд у розширенні ринку пивобезалкогольних напоїв в Україні, який відображає збільшення обсягу продажів як за грошовою вартістю, так і за об'ємом.

Конкуренція на ринку пивобезалкогольної продукції є високою, оскільки присутні багато виробників, які намагаються привернути увагу споживачів своїми продуктами. Виробники активно рекламують свою продукцію, використовуючи різні маркетингові стратегії та пропонуючи різноманітні смаки і варіанти продукту. Загалом ринок пивобезалкогольної продукції в Україні є динамічним і залучає все більше споживачів. Зростання свідомості про здоровий спосіб життя, зміни в споживацьких уподобаннях та постійний розвиток нових продуктів стимулюють подальший розвиток цього ринку.

Аналізуючи ринок, на якому діє ПрАТ «Оболонь», перш за все ми дослідили основних постачальників даного підприємства. Зокрема, що до них належать:

1. ПАТ «Житомирський КХП». Дане підприємство за формою

власності є приватним акціонерним товариством.

До виду діяльності даного підприємства необхідно віднести наступні:

- виробництво продуктів борошномельно-круп'яної промисловості;
- оптова торгівля зерном, необробленим тютюном, насінням і кормами для тварин;
- складське господарство.

Було узагальнено інформацію щодо видів ресурсів, які ПрАТ «Оболонь» одержує від даного постачальника (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

### Види ресурсів та їх обсяги, отримані від ПАТ «Житомирський КХП»

Найменування ресурсів	Кількість ресурсів в натуральному виразі, од.		Ціна, грн.	Відхилення, +/-	
	2021 рік	2022 рік		абсол., од.	відносне, %
Хміль (пресований)	350	398	5000	48	13,71
Хміль (ароматизуючий)	193	205	7900	12	6,22
Хміль (фінішний)	30	48	12000	18	60
Хміль «Cascade»	75	96	140	21	28

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Аналізуючи дані таблиці, слід зазначити, що за останні декілька років така тенденція залишається незмінною, навіть не дивлячись на можливі зміни в загальному структурному складі асортименту продукції. Проте слід відмітити, що за останній рік дане підприємство більше реалізувало своєї продукції для ПрАТ «Оболонь», що пояснюється значним рівнем зростання попиту на пиво та алкогольні напої поміж населення як нашої держави так і зі сторони іноземних країн.

2. ВАТ «Дубнохміль». Дане підприємство за формою власності є відкритим акціонерним товариством.

До виду діяльності даного підприємства необхідно віднести наступні:

- виробництво продуктів борошномельно-круп'яної промисловості;
- оптова торгівля зерном, необробленим тютюном, насінням і кормами для тварин;
- складське господарство.

Було узагальнено інформацію щодо видів ресурсів, які ПрАТ «Оболонь» одержує від даного постачальника (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

### Види ресурсів та їх обсяги, отримані від ВАТ «Дубнохміль»

Найменування ресурсів	Кількість ресурсів в натуральному виразі, од.		Ціна, грн.	Відхилення, (+/-)	
	2021 рік	2022 рік		абсол., од.	відносне, %
Хміль (пресований)	500	670	78	170	34
Хміль (ароматизуючий)	430	540	130	110	25,18
Хміль (фінішний)	200	305	223	105	52,5

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Аналізуючи дані таблиці, бачимо, що в 2022 році кількість поставок хмелю різних видів значно зросла, що в першу чергу пов'язано зі збільшенням виробництва пива, на яке в 2021 році значно зріс попит.

3. ПАТ «Українська пивна компанія». Дане підприємство за формою власності є приватним акціонерним товариством.

Основним видом діяльності ПАТ «Українська пивна компанія» є продаж амилосубтиліну, ферментів та ін.

Було узагальнено інформацію щодо видів ресурсів, які ПрАТ «Оболонь» одержує від даного постачальника (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

### Види ресурсів та їх обсяги, отримані від ПАТ «Українська пивна компанія»

Найменування ресурсів	Кількість ресурсів в натуральному виразі, од.		Ціна, грн.	Відхилення, (+/-)	
	2021 рік	2022 рік		абсолютне, од.	відносне, %
Амилосубтилін	380	450	83	70	18,42
Ферменти	540	690	74	150	27,78

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Аналізуючи дані поставки, бачимо, що ПрАТ «Оболонь» купує додаткові елементи для виготовлення пива саме у ПАТ «Українська пивна компанія».

4. ТОВ «Тернопільдерев». Дане підприємство за формою власності є товариством з обмеженою відповідальністю.

Основним видом діяльності підприємства є продаж пиломатеріалів.

Було узагальнено інформацію щодо видів ресурсів, які ПрАТ «Оболонь» одержує від даного постачальника (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

#### Види ресурсів та їх обсяги, отримані від ТОВ «Тернопільдерев»

Найменування ресурсів	Кількість ресурсів в натуральному виразі, од.		Ціна, грн.	Відхилення, (+/-)	
	2021 рік	2022 рік		абсолютне, од.	відносне, %
Пиломатеріали	390	440	85	50	12,82
Пластини	210	312	71	102	48,57
Бруси	140	230	45	90	64,29
Шпон	45	59	150	14	31,11

Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»

Отже, з даних таблиці бачимо, що обсяги поставок пиломатеріалів та інших ресурсів від даного підприємства зросли.

Наступним етапом дослідження є зіставлення розмірів поставок постачальників ПрАТ «Оболонь», виражених у вартісному вигляді (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

#### Основні постачальники ресурсів та обсяги їх поставок

Основні постачальники	Види ресурсів	Обсяги поставок у вартісному виразі, тис. грн.		Відхилення	
		2021 рік	2022 рік	абсол., тис. грн.	відносне, %
ПАТ «Житомирський КХП»	Хміль (пресований)	1750000	1990000	240000	8,57
	Хміль (ароматизуючий)	1524700	1619500	94800	6,22
	Хміль (фінішний)	360000	576000	216000	60
	Хміль «Cascade»	10500	13440	2940	28
ВАТ «Дубно-хміль»	Хміль (пресований)	39000	52260	13260	34
	Хміль (ароматизуючий)	55900	70200	14300	25,58
	Хміль (фінішний)	44600	68015	23415	52,5
ПАТ «Українська пивна компанія»	Амилосубтилін	31540	37350	5810	18,42
	Ферменти	39960	51060	11100	27,78
ТОВ «Тернопільдерев»	Пиломатеріали	33150	37400	4250	12,8
	Пластини	14910	22152	7242	48,57
	Бруси	6300	10350	4050	64,29
	Шпон	6750	8850	2100	31,11

Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»

Аналізуючи дані таблиці, бачимо, що ПАТ «Житомирський КХП» вважається найбільшим постачальником за вартістю поставок. Щодо обсягів його поставок, то вони щорічно зростають, що вказує на якість с

Далі нами було визначено рейтинг постачальників на основі зіставлення різних критеріїв оцінки (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

### Визначення рейтингу постачальників

Критерії оцінки постачальників	ПАТ «Житомирський КХП»			ВАТ «Дубнохміль»			ПАТ «Українська пивна компанія»			ТОВ «Тернопільдерев»		
	Ранг	Ваговий коефіцієнт	Загальна оцінка	Ранг	Ваговий коефіцієнт	Загальна оцінка	Ранг	Ваговий коефіцієнт	Загальна оцінка	Ранг	Ваговий коефіцієнт	Загальна оцінка
Доставка	5	0,4	2	4	0,4	1,6	4	0,4	1,6	3	0,4	1,2
Якісний склад поставок	4	0,5	2	4	0,5	2	5	0,5	2,5	5	0,5	2,5
Можливість надання знижок	4	0,1	0,4	3	0,1	0,3	2	0,1	0,2	5	0,1	0,5
Разом	13	1	4,4	11	1	4,4	10	1	4,3		1	
Місце	I			II			III			IV		

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Отже, з даних таблиці, бачимо, що першість дісталася підприємству, яке постачає хміль в ПрАТ «Оболонь», а саме ПАТ «Житомирський КХП».

У ході дослідження було визначено, що ПрАТ «Оболонь» співпрацює з кількома логістичними компаніями, які надають послуги з перевезень продукції підприємства (табл. 2.7).

Аналізуючи дані таблиці, бачимо, що найбільшу кількість перевезень для ПрАТ «Оболонь» здійснює ТОВ «Вантаж Плюс», яке займається перевезенням напоїв з умовою їх подальшого перепродажу.

Наступним етапом дослідження стало визначення рейтингу посередників (табл. 2.8).

Аналізуючи дані таблиці, бачимо, що ТОВ «Вантаж Плюс» закріпило за собою першість і в рейтингу серед інших логістичних компаній, адже в даному випадку висока вартість перевезень – це надійність і якість доставки, щодо яких ПрАТ «Оболонь» може бути впевненим на 100%.

Таблиця 2.7

**Характеристика торговельних посередників ПрАТ «Оболонь»**

Найбільші торгові посередники підприємства	Вартість послуг, які надають посередники, тис. грн.		Відхилення		Питома вага поставок посередника у загальному обсязі поставок, %
	2021 рік	2022 рік	абсол.	відносне, %	
ТОВ «ТрансліТед»	15000	19200	4200	28	14,18
ТОВ «ВМ Транс»	17300	25600	8300	47,98	18,9
ТОВ «Агротрансбуд – ІФ»	12400	13100	700	5,65	9,67
ТОВ «Віліко»	25900	37400	11500	44,4	27,62
ТОВ «Вантаж Плюс»	37450	40130	2680	7,17	29,63
Разом	108050	135430	27380	25,34	100,00

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Таблиця 2.8

**Визначення рейтингу посередників**

Критерії оцінки поставчальників	ТОВ «ТрансліТед»			ТОВ «ВМ Транс»			ТОВ «Агротрансбуд – ІФ»			ТОВ «Віліко»			ТОВ «Вантаж Плюс»		
	Ранг	Ваговий коефіцієнт	Загальна оцінка	Ранг	Ваговий коефіцієнт	Загальна оцінка	Ранг	Ваговий коефіцієнт	Загальна оцінка	Ранг	Ваговий коефіцієнт	Загальна оцінка	Ранг	Ваговий коефіцієнт	Загальна оцінка
Якість транспортування	4	0,8	3,2	5	0,8	4	5	0,8	4	4	0,8	3,2	5	0,8	4
Надання знижок	3	0,2	0,6	2	0,2	0,4	4	0,2	0,8	4	0,2	0,8	5	0,2	1
Разом	7	1	3,8	7	1	4,4	9	1	4,8	8	1	4	10	1	5
Місце	V			III			II			IV			I	V	III

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

У ході даного дослідження стало відомо, що ПрАТ «Оболонь» має наступних конкурентів.

1. ПрАТ «Фірма «Полтавпиво». Дане підприємство за формою власності вважається приватним акціонерним товариством.

Спеціалізацією підприємства є:

- виробництво пива;
- виробництво сидру та інших плодово-ягідних вин;
- виробництво безалкогольних напоїв; виробництво мінеральних вод та інших вод, розлитих у пляшки.

Досвід роботи – 31 рік.

Також було зауважено, що дане підприємство вважається фінансово стійким, адже вже досить тривалий час воно є одним із лідерів даного сектору.

2. АТЗТ «Чернігівський пивкомбінат «Десна». Дане підприємство за формою власності є закритим акціонерним товариством.

Спеціалізацією підприємства є:

- виробництво пива;
- виробництво сидру та інших плодово-ягідних вин.

Досвід роботи – 28 років.

Щодо рівня фінансової стабільності, то АТЗТ «Чернігівський пивкомбінат «Десна» має хороший показник, адже за тривалий час перебування на ринку у нього було змога закріпити за собою певне коло клієнтів, які постійно купують продукцію саме у даного виробника.

3. ВАТ «Пивзавод «Рогань». За формою власності дане підприємство вважається приватним акціонерним товариством.

Спеціалізацією підприємства є:

- виробництво пива;
- виробництво сидру та інших плодово-ягідних вин.

Досвід роботи – 29 років.

У ході дослідження стало відомо, що, не дивлячись на тривалий термін існування даного підприємства, його клієнтська база досить незначна, що в першу чергу пояснюється нестабільним фінансовим положенням ВАТ «Пивзавод «Рогань».

4. ТОВ «Перша приватна броварня». За формою власності дане підприємство вважається товариством з обмеженою відповідальністю.

Дане підприємство спеціалізується на:

- виробництві пива;
- виробництві сидру та інших плодово-ягідних вин.

Досвід роботи – 19 років.

Виходячи із спеціалізації ТОВ «Перша приватна броварня», бачимо, що його діяльність повністю ідентична із діяльністю ПрАТ «Оболонь», що вказує на те, що воно вважається основним конкурентом. Щодо фінансового стану, то тут слід зауважити, що він відносно стабільний.

5. ПрАТ «Хмельницький обласний пивзавод». За формою власності дане підприємство вважається приватним акціонерним товариством.

Спеціалізація підприємства:

- виробництво пива;
- виробництво солоду;
- оптова торгівля напоями;
- роздрібна торгівля напоями в спеціалізованих магазинах.

Досвід роботи – 28 років.

Щодо фінансової стійкості даного підприємства, то вона знаходиться на високому рівні.

Наступним етапом дослідження стало виокремлення інформації щодо цілей ПрАТ «Оболонь» та його конкурентів (табл. 2.9).

З таблиці бачимо, що ПрАТ «Оболонь» має суттєві лідерські позиції в порівнянні з його конкурентами, адже однією із переваг даного підприємства є його міжнародна торгівля, яка в наш час досить добре розвинена і приносить бажані результати. Проте також слід зазначити, що в діяльності ПрАТ «Оболонь» є також ряд недоліків, які було згруповано в таблиці 2.10.

Аналізуючи сильні та слабкі сторони діяльності підприємства, бачимо, що сильних сторін все ж більше, але для покращення діяльності корпорації необхідно ліквідувати ряд недоліків, яких можна уникнути наступним чином:

- розповсюдженням інформації про товари підприємства за рахунок ЗМІ;

Таблиця 2.9

## Характеристика цілей ПрАТ «Оболонь» та конкурентів підприємства

Напрями цілей	ПрАТ «Оболонь»	Конкуренти				
		ПрАТ «Фірма «Полтавпиво»	АТЗТ «Чернігівський пивкомбінат «Десна»	ВАТ «Пивзавод «Рогань»	ТОВ «Перша приватна броварня»	ПрАТ «Хмельницький обласний пивзавод»
Цілі:						
- щодо товарів	Додати нові різновиди продукції	Додати нові різновиди продукції	Додати нові різновиди продукції	Залишити без змін	Залишити без змін	Залишити без змін
- щодо збуту продукції	Розширити клієнтську базу на вітчизняному ринку	Вийти на іноземний ринок збуту	Вийти на іноземний ринок збуту	Вийти на іноземний ринок збуту	Вийти на іноземний ринок збуту	Вийти на іноземний ринок збуту
- щодо цінової політики	Залишити без змін	Зменшити рівень цін товару	Зменшити рівень цін, не зменшивши при цьому якість товару	Залишити без змін	Залишити без змін	Залишити без змін
- щодо реклами	Скористатися послугами іноземних маркетологів	Використати за зразок досвід аналогічних іноземних підприємств	Використати для реклами ЗМІ	Використати для реклами ЗМІ	Використати для реклами ЗМІ	Використати для реклами ЗМІ
- щодо розвитку компанії у майбутньому	Вивести продукцію на лідерські позиції на вітчизняному ринку	Збільшити асортимент продукції	Запровадити іноземні технології у виробництві	Розширити асортимент	Запровадити новітні технології	Вивести продукцію на лідерські позиції на іноземному ринку

Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»

- випробуванням іноземного досвіду під час розширення структури асортименту.

Аналізуючи ринок збуту підприємства, було зауважено, що воно працює на міжнародному ринку та ринку проміжних продавців.

У ході дослідження також стало відомо, що ПрАТ «Оболонь» займається виробництвом готової продукції. Тож слід зазначити, що до складу клієнтської бази в більшій мірі належать юридичні особи, які спочатку беруть в ПрАТ «Оболонь» продукцію, таку, як пиво та інші напої, і

Таблиця 2.10

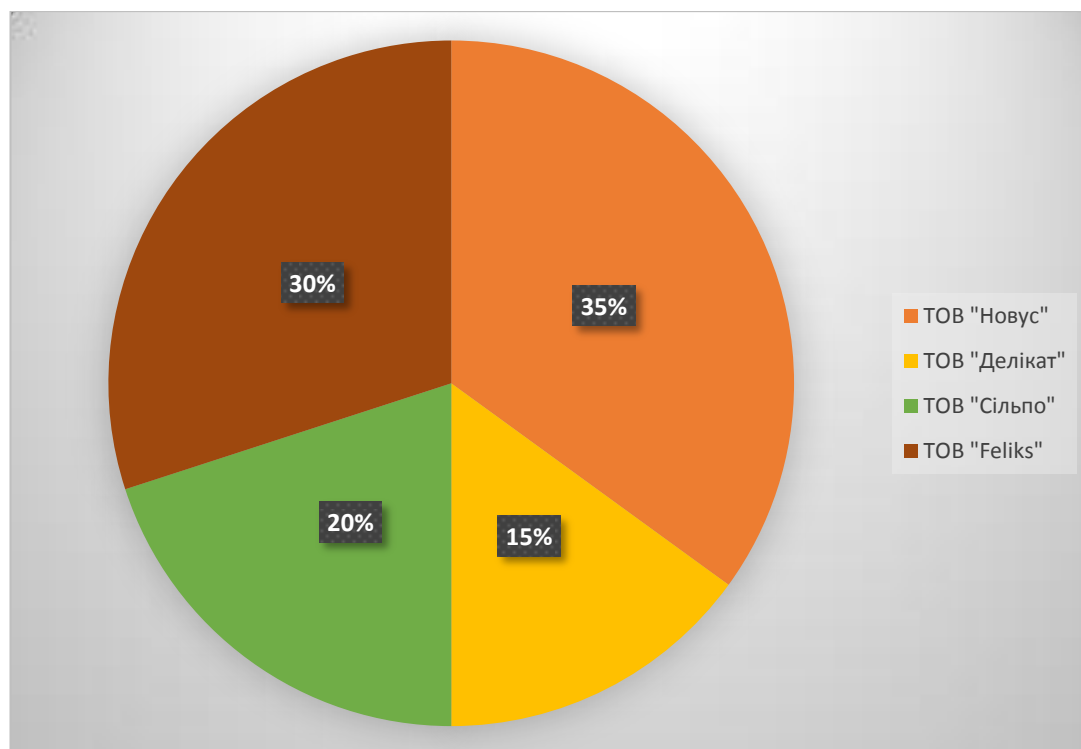
**SWOT-аналіз діяльності ПрАТ «Оболонь»**

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> <li>- розвинена міжнародна торгова діяльність;</li> <li>- висока якість товару;</li> <li>- вдала маркетингова структура.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- недостатня клієнтська база вітчизняних покупців;</li> <li>- не розгалужена структура асортименту.</li> </ul>
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> <li>- підприємство може розширити свою продуктову лінійку, включити нові види пивобезалкогольних продуктів або впровадити інноваційні формати напоїв;</li> <li>- вдалих вивізний потенціал може бути використаний для проникнення на нові міжнародні ринки, розширення експортних можливостей і залучення нових клієнтів.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- наявність інших виробників пивобезалкогольних напоїв на ринку може призвести до зростання конкуренції і зменшення частки ринку;</li> <li>- зміна смакових уподобань або споживачьких тенденцій може вплинути на попит на пивобезалкогольну продукцію;</li> <li>- зміни в законодавстві, пов'язані з продажем або рекламою пивобезалкогольних напоїв, можуть обмежити діяльність підприємства або змінити вимоги до продукції.</li> </ul>

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

реалізують її кінцевим покупцям.

Для того, щоб більш чітко зрозуміти сегменти обслуговування даного підприємства, нами на рисунку 2.2 було згруповано основні підприємства, які найчастіше купують продукцію даного підприємства.

**Рис. 2.2. Клієнтська база ПрАТ «Оболонь»**

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Аналізуючи клієнтську базу, бачимо, що клієнтами ПрАТ «Оболонь» в більшості випадків є вітчизняні компанії.

Проте необхідно зазначити, що дане підприємство намагається збільшити клієнтську базу і на міжнародному ринку, яку можна розширити наступним чином (рис. 2.3).



**Рис. 2.3. Критерії збільшення клієнтської бази**

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Отже, вищенаведений ряд критеріїв повинен допомогти ПрАТ «Оболонь» розширити клієнтську базу міжнародних покупців і тим самим вивести підприємство на новий рівень поміж міжнародних виробників.

У ході даного дослідження було зауважено, що на діяльність ПрАТ «Оболонь» впливає ряд факторів, які було згруповано в таблиці 2.11.

*Таблиця 2.11*

**Фактори впливу на діяльність ПрАТ «Оболонь»**

Фактори впливу	Приклади
Демографічні	- високий рівень безробіття; - віддаленість населених пунктів від обласного та районних центрів.
Економічні	- підвищення рівня інфляції; - низький матеріальний стан населення; - високий рівень митних податків.
Науково-технічні	- науковий прогрес у сфері виробництва пива та інших алкогольних напоїв із солодом.
Політичні	- високий рівень податків; - нововведення в законодавчій базі.

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

## 2.2. Загальна характеристика діяльності підприємства

ПрАТ «Оболонь» є юридичною особою, створеною за законодавством України та діє на підставі повного господарського розрахунку, має власний баланс та поточні рахунки в різних банківських підприємствах, здійснює облік і веде звітність за встановленими законодавством формами. За організаційно-правовою формою є приватним акціонерним товариством та має право виконувати будь-які види діяльності, якщо ці дії або така діяльність не заборонені законодавством та відповідають меті створення товариства.

Товариство має та використовує печатку, необхідні штампи, фірмовий бланк, а також знак для товарів та послуг, які реєструються в установленому порядку.

Основною метою діяльності товариства є одержання прибутку в ході виробництва пива та інших алкогольних напоїв та інших видів діяльності, забезпечення на даній основі соціального і економічного ефекту для власників підприємства.

Предметом діяльності Товариства є наступний перелік:

- виробництво пива;
- виробництво сидру та інших плодово-ягідних вин;
- виробництво безалкогольних напоїв; виробництво мінеральних вод та інших вод, розлитих у пляшки.

Для забезпечення більш ефективної діяльності, дане підприємство має право виконувати ряд інших видів діяльності, які прописані в статуті даної установи, та не забороняються чинним законодавством нашої країни.

У разі виконання діяльності, що підлягає ліцензуванню, підприємство повинна одержати необхідну ліцензію і тільки після цього приступати до виконання раніше запланованих завдань.

У ході операційної діяльності, ПрАТ «Оболонь» самостійно шукає точки збуту своєї продукції та паралельно розробляє ширший спектр

напрямів діяльності [28].

Структура підприємства зображена на рисунку 2.4.



**Рис. 2.4. Організаційна структура ПрАТ «Оболонь»**

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

ПрАТ «Оболонь» має лінійно-функціональну організаційну структуру, власне що дає собою комбінацію лінійної та функціональної структур.

Підприємство використовує комбіновану структуру управління, яка складається із забезпечення ефективного виконання всіх завдань, що покладені на лінійні ланки управління, а також детальна і розгорнута консультація функціональної ланки управління.

Керівництво підприємством здійснює директор, який займається висновком договорів на поставку запчастин і матеріалів, висновком контрактів з замовниками, контроль виробництва, рішення юридичних питань. Структура управління підприємства є впорядкованою сукупністю взаємозв'язаних елементів системи, яка визначає найраціональніший розподіл праці і службових зв'язків між структурними підрозділами і працівниками апарату управління по підготовці, ухваленню і реалізації управлінських рішень. У даний час для таких підприємств дана структура управління є найбільш економічною, що дозволяє достатньо оперативно доводити необхідну інформацію до кожного працівника.

Слід зауважити, що дане підприємство вважається провідною організацією, що займається наданням електромонтажних робіт, які широко користуються попитом як на вітчизняному так і на іноземному ринках збуту.

Також необхідно відмітити, що за рахунок використання лінійної облікової структури, керівництво даного підприємства має можливість в повній мірі керувати і постійно простежувати загальну роботу кожного відділу, що унеможлиблює появи в майбутньому ряду можливих помилок.

Наступним етапом дослідження стало вивчення основних економічних показників ПрАТ «Оболонь» (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

**Економічні показники діяльності ПрАТ «Оболонь» за 2021-2022 рр.**

Найменування показника	Один. виміру	Роки		Відхилення	
		2021	2022	абсол.	відносне, %
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн.	5986592	8649174	2662582	44,5
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн.	4812733	5751536	938803	19,5
Адміністративні витрати	тис. грн.	423695	470629	46934	11,1
Витрати на збут	тис. грн.	790218	684010	-106208	-13,4
Повні витрати на виробництво і реалізацію продукції	тис. грн.	6026646	6906175	879529	14,6
Валовий прибуток (збиток)	тис. грн.	1173859	2897638	1723779	146,8
Прибуток (збиток) від операційної діяльності	тис. грн.	5007	1708860	1703853	34029,4
Чистий прибуток (збиток)	тис. грн.	-130821	1114681	1245502	952,1
Середньорічна вартість основних засобів	тис. грн.	4067871	3814672	-253199	-6,2
Середньорічна вартість активів	тис. грн.	5793443	6055196	261753	4,5
Середньорічна вартість власного капіталу	тис. грн.	2542672	3665011	1122339	44,1
Середньооблікова кількість працівників	осіб	240	240	-	-
Фонд оплати праці працівників	тис. грн.	728365	353060	-375305	-95,5

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

За 2021-2022 рр. економічні показники діяльності ПрАТ «Оболонь» показали наступні зміни.

1. Чистий дохід від реалізації продукції збільшився з 5,986,592 тис. грн. до 8,649,174 тис. грн., що становить зростання на 44,5%.

2. Собівартість реалізованої продукції зросла з 4,812,733 тис. грн. до

5,751,536 тис. грн, що становить збільшення на 19,5%.

3. Адміністративні витрати зросли на 11,1% і становлять 470,629 тис. грн.

4. Витрати на збут зменшилися на 13,4% і становлять 684,010 тис. грн.

5. Повні витрати на виробництво і реалізацію продукції зросли на 14,6% і становлять 6,906,175 тис. грн.

6. Валовий прибуток збільшився з 1,173,859 тис. грн. до 2,897,638 тис. грн., що означає збільшення на 146,8%.

7. Прибуток від операційної діяльності зросли з 5,007 тис. грн. до 1,708,860 тис. грн., що становить збільшення на 34,029,4%.

8. Чистий прибуток зросли з втрати у розмірі 130,821 тис. грн. до 1,114,681 тис. грн., що становить збільшення на 952,1%.

9. Середньорічна вартість основних засобів зменшилася на 6,2% і складає 3,814,672 тис. грн.

10. Середньорічна вартість активів зросла на 4,5% і становить 6,055,196 тис. грн.

11. Середньорічна вартість власного капіталу збільшилася на 44,1% і складає 3,665,011 тис. грн.

12. Середньооблікова кількість працівників залишилася незмінною на рівні 240 осіб.

13. Фонд оплати праці працівників зменшився на 95,5% і становить 353,060 тис. грн.

Загалом, за 2021-2022 рр. ПрАТ «Оболонь» показала значний ріст у багатьох економічних показниках, таких як чистий дохід, валовий прибуток, рентабельність. Таке зростання свідчить про позитивну динаміку та успішну діяльність компанії протягом цього періоду.

Наступним етапом стало дослідження ефективності використання виробничої потужності підприємства (табл. 2.13).

Досліджуючи ефективність використання виробничої потужності підприємства, слід відмітити у 2021-2022 рр. ПрАТ «Оболонь» працювало

Таблиця 2.13

**Ефективність використання виробничої потужності  
ПрАТ «Оболонь» за 2021-2022 рр.**

Показники	2021 р.	2022 р.	Відносне відхилення, %
Виробнича потужність (в натуральному виражені)	85036,4	70254,4	-17,38
Резервна виробнича потужність (в натуральному виражені)	39188,3	32757	-16,41
Обсяг виробництва (в натуральному виражені)	78376,6	65514,	-16,41
Коефіцієнт використання виробничої потужності	92,2	93,3	1,19
Коефіцієнт використання виробничої потужності із врахуванням резервної виробничої потужності	46,08	46,63	1,19

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

повною мірою, а щодо резервного виробництва, то воно складає половину від заданого рівня виробництва.

Наступним етапом стало дослідження наявності, руху і структури основних засобів підприємства (табл. 2.14).

Таблиця 2.14

**Наявність, рух і структура основних засобів на ПрАТ «Оболонь» у 2022 р.**

Група основних засобів	Наявність на початок року		Надійшло за рік		Вибуло за рік		Наявність на кінець року	
	тис. грн.	структура, %	тис. грн.	структура, %	тис. грн.	структура, %	тис. грн.	структура, %
Будівлі нежитлові	1698506	41,8	-	-	-	-	1698506	44,5
Машини, обладнання та інвентар	1068598	26,3	-	-	-	-	1068598	28,01
Транспортні засоби	1039985	25,6	-	-	114074	45,1	925911	24,3
Інші матеріальні активи	260782	6,3	-	-	139125	54,9	121657	3,19
Всього основних засобів	4067871	100	-	-	253199	100	3814672	100

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Згідно розрахованих даних про наявність, рух і структуру основних засобів ПрАТ «Оболонь» за 2022 рік можна зробити наступні висновки.

1. На початок року на підприємстві були наявні основні засоби на суму 4,067,871 тис. грн. Структура основних засобів включала будівлі нежитлові

(41,8%), машини, обладнання та інвентар (26,3%), транспортні засоби (25,6%) і інші матеріальні активи (6,3%).

2. Протягом року не надійшло нових основних засобів.

3. За рік з підприємства вибуло основних засобів на суму 253,199 тис. грн. Структура вибутих основних засобів складалася з транспортних засобів (45,1%) і інших матеріальних активів (54,9%).

4. На кінець року у ПрАТ «Оболонь» залишилося основних засобів на суму 3,814,672 тис. грн. Структура основних засобів включала будівлі нежитлові (44,5%), машини, обладнання та інвентар (28,01%), транспортні засоби (24,3%) і інші матеріальні активи (3,19%).

Загалом підприємство має значні активи в формі основних засобів, зосереджених переважно в будівлях нежитлових, машинах, обладнанні та інвентарі, а також у транспортних засобах. Ураховуючи рух основних засобів, підприємство здійснює раціональне управління своїми активами, зберігаючи значний обсяг основних засобів на кінець року.

Далі ми дослідили динаміку показників руху та стану основних засобів підприємства (табл. 2.15).

*Таблиця 2.15*

**Показники руху та стану основних засобів ПрАТ «Оболонь» у 2022 р.**

Показники	Значення
Вартість основних засобів на початок періоду, тис. грн.	4067871
Вартість основних засобів на кінець періоду, тис. грн.	3814672
Вартість введених протягом року основних засобів, тис. грн.	-
Вартість виведених протягом року основних засобів, тис. грн.	253199
Сума нарахованого зносу, тис. грн.	8306118
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,2
Коефіцієнт придатності основних засобів	0,3
Коефіцієнт оновлення основних засобів	-
Коефіцієнт вибуття основних засобів	0,1

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

З показників руху та стану основних засобів ПрАТ «Оболонь» за 2022 рік можна зробити наступні висновки.

1. На початок року вартість основних засобів становила 4,067,871 тис. грн., а на кінець року знизилася до 3,814,672 тис. грн. Це свідчить про зменшення загальної вартості основних засобів протягом року.

2. Протягом року не було введено нових основних засобів.

3. За рік з підприємства було виведено основні засоби на суму 253,199 тис. грн. Це може бути пов'язано з продажем або списанням зношених або застарілих активів.

4. Сума нарахованого зносу за рік склала 8,306,118 тис. грн. Цей показник вказує на ступінь фізичного зносу основних засобів протягом року.

5. Коефіцієнт зносу основних засобів склав 0,2, що свідчить про середній рівень фізичного зносу активів.

6. Коефіцієнт придатності основних засобів склав 0,3, що означає, що лише 30% основних засобів є придатними для використання, а решта вимагають ремонту або заміни.

7. Немає даних про коефіцієнт оновлення основних засобів, що ускладнює оцінку процесу поповнення активів.

8. Коефіцієнт вибуття основних засобів склав 0,1, що означає, що 10% основних засобів було виведено з експлуатації.

Загалом, підприємство має тенденцію до зменшення вартості основних засобів, а також виникають питання щодо придатності та оновлення активів.

Далі було проаналізовано показники ефективності використання основних засобів (табл. 2.16).

Аналіз показників ефективності використання основних засобів ПрАТ «Оболонь» за 2020-2022 рр. показав наступне.

1. Середньорічна вартість основних засобів зменшилася з 4,067,871 тис. грн. в 2021 році до 3,814,672 тис. грн. в 2022 році, що становить спад на 6,2%. Це може свідчити про зниження загального обсягу інвестицій у придбання та збереження основних засобів компанією.

2. Середньорічна вартість виробничого обладнання залишилася стабільною на рівні 1,068,598 тис. грн. протягом обох років.

Таблиця 2.16

**Показники ефективності використання основних засобів  
ПрАТ «Оболонь» за 2021-2022 рр.**

Показники	2021 р.	2022 р.	Відносне відхил., %
Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн.	4067871	3814672	-6,2
Середньорічна вартість виробничого обладнання, тис. грн.	1068598	1068598	-
Питома вага активної частини основних фондів, %	26,3	26,3	-
Середньооблікова чисельність працівників, осіб	240	240	-
Фондовіддача, грн.	1,5	2,3	53,3
Машиновіддача, грн.	5,6	8,1	44,6
Фондомісткість, грн.	47,8	54,3	13,6
Фондоозброєність, грн.	0,7	0,6	-14,3
Технічна озброєність, грн.	0,2	0,2	-
Рентабельність / збитковість основних засобів, %	1,5	2,3	53,3

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

3. Питома вага активної частини основних фондів залишилася незмінною на рівні 26,3%, що може свідчити про стабільну структуру основних засобів у складі активів компанії.

4. Середньооблікова чисельність працівників залишилась незмінною на рівні 240 осіб протягом обох років.

5. Фондовіддача зросла з 1,5 грн. у 2021 році до 2,3 грн. у 2022 році, що представляє зростання на 53,3%. Цей показник вказує на збільшення валового доходу, отриманого від використання основних засобів.

6. Машиновіддача збільшилася з 5,6 грн. у 2021 році до 8,1 грн. у 2022 році, що становить зростання на 44,6%. Це свідчить про покращення продуктивності використання машин та обладнання компанією.

7. Фондомісткість зросла з 47,8 грн. до 54,3 грн., що представляє зростання на 13,6%. Цей показник вказує на збільшення ефективності використання основних засобів з урахуванням середньорічної вартості.

8. Фондоозброєність зменшилась з 0,7 грн. до 0,6 грн., що становить зниження на 14,3%. Це може свідчити про меншу ефективність використання основних засобів в контексті валового доходу компанії.

9. Технічна озброєність залишилась незмінною на рівні 0,2 грн.

10. Рентабельність основних засобів зросла з 1,5% у 2021 році до 2,3% у 2022 році, що представляє зростання на 53,3%. Цей показник свідчить про покращення рентабельності використання основних засобів компанією.

Загалом за 2020-2022 рр. спостерігається певна динаміка показників ефективності використання основних засобів ПрАТ «Оболонь». Варто проаналізувати причини змін у вартості, валовому доході та ефективності використання основних засобів для кращого розуміння ситуації в компанії та вжиття необхідних заходів для подальшого розвитку і покращення ефективності використання ресурсів.

Далі було досліджено динаміку показників ефективності використання оборотних активів підприємства (табл. 2.17).

Таблиця 2.17

**Динаміка показників ефективності використання оборотних активів  
ПрАТ «Оболонь» за 2021-2022 рр.**

Показники	2021 р.	2022 р.	Абсол. відхилення
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, робіт, послуг, тис. грн.	5986592	8649174	2662582
Середньорічна вартість оборотних засобів, тис. грн.	1638807	2108339	469532
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	3,7	4,1	10,8
Рентабельність / збитковість оборотних активів, %	3,7	4,1	10,8
Матеріаловіддача, грн.	1,8	2,4	33,3

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Аналіз показників ефективності використання оборотних активів ПрАТ «Оболонь» за п2021-2022 рр. показав наступне.

1. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, робіт, послуг значно збільшився з 5,986,592 тис. грн. у 2021 році до 8,649,174 тис. грн. у 2022 році. Відхилення становить 2,662,582 тис. грн., що свідчить про значний зріст доходу компанії від реалізації продукції.

2. Середньорічна вартість оборотних засобів також збільшилася з 1,638,807 тис. грн. у 2021 році до 2,108,339 тис. грн. у 2022 році. Відхилення

становить 469,532 тис. грн., що свідчить про збільшення обсягу оборотних активів компанії.

3. Коефіцієнт оборотності оборотних активів збільшився з 3,7 у 2021 році до 4,1 у 2022 році, що дає зростання на 10,8%. Цей показник вказує на збільшення ефективності використання оборотних активів для генерації доходу.

4. Рентабельність оборотних активів також зросла з 3,7% у 2021 році до 4,1% у 2022 році, що представляє зростання на 10,8%. Це свідчить про покращення рентабельності використання оборотних активів компанією.

5. Матеріаловіддача збільшилася з 1,8 грн. у 2021 році до 2,4 грн. у 2022 році, що становить зростання на 33,3%. Цей показник вказує на покращення ефективності використання матеріальних ресурсів компанією.

Загалом показники ефективності використання оборотних активів на ПрАТ «Оболонь» показують позитивну динаміку за 2021-2022 рр. Збільшення чистого доходу, середньорічної вартості оборотних засобів, коефіцієнта оборотності, рентабельності та матеріаловіддачі свідчать про покращення ефективності використання оборотних активів компанією. Це може бути результатом ефективного управління ресурсами, підвищення виробничої потужності та покращення ринкової ситуації.

Наступним етапом стало дослідження структури активів підприємства (табл. 2.18).

Аналіз структури оборотних активів ПрАТ «Оболонь» за 2021-2022 рр. показав наступне.

1. Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги збільшилась з 417,089 тис. грн. у 2021 році до 580,193 тис. грн. у 2022 році. Питома вага цього показника також збільшилася з 25,5% до 27,5%. Зростання становить 163,104 тис. грн., тобто 2%.

2. Дебіторська заборгованість за виданими авансами збільшилася з 52,838 тис. грн. у 2021 році до 157,790 тис. грн. у 2022 році. Питома вага цього показника також зросла з 3,2% до 7,5%. Зростання становить 104,952

**Структура оборотних активів ПрАТ «Оболонь» за 2021-2022 рр.**

Показники	2021 р.		2022 р.		Відхилення	
	тис. грн.	пит. вага, %	тис. грн.	пит. вага, %	тис. грн.	пит. вага, %
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	417089	25,5	580193	27,5	163104	2
Дебіторська заборгованість за виданими авансами	52838	3,2	157790	7,5	104952	4,3
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	72919	4,4	64943	3,1	-7976	-1,3
Дебіторська заборгованість за розрахунками з податку на прибуток	3350	0,2	-	-	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	13978	0,9	9311	0,4	-4667	-0,5
Гроші та їх еквіваленти	29122	1,8	152794	7,2	123670	5,4
Інші оборотні активи	11950	0,7	9308	0,4	-242	-0,3
Всього оборотних активів	1638807	100	2108339	100	469532	-

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

тис. грн., тобто 4,3%.

3. Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом зменшилася з 72,919 тис. грн. у 2021 році до 64,943 тис. грн. у 2022 році. Питома вага цього показника зменшилася з 4,4% до 3,1%. Відбулася негативна зміна на -7,976 тис. грн., що становить -1,3%.

4. Інша поточна дебіторська заборгованість зменшилася з 13,978 тис. грн. у 2021 році до 9,311 тис. грн. у 2022 році. Питома вага цього показника зменшилась з 0,9% до 0,4%. Відбулась негативна зміна на -4,667 тис. грн., що становить -0,5%.

5. Гроші та їх еквіваленти збільшилися з 29,122 тис. грн. у 2021 році до 152,794 тис. грн. у 2022 році. Питома вага цього показника збільшилася з 1,8% до 7,2%. Зростання становить 123,670 тис. грн., тобто 5,4%.

6. Інші оборотні активи зменшилися з 11,950 тис. грн. у 2021 році до 9,308 тис. грн. у 2022 році. Питома вага цього показника зменшилася з 0,7% до 0,4%. Відбулася негативна зміна на -242 тис. грн., що становить -0,3%.

Загалом структура оборотних активів ПрАТ «Оболонь» зазнала змін за розглянутий період. Значний приріст спостерігається у дебіторській

заборгованості за продукцію, товари, роботи, послуги та за виданими авансами, що може свідчити про зростання обсягів реалізації продукції та підвищення попиту. Також варто відзначити збільшення грошей та їх еквівалентів у портфелі оборотних активів компанії.

### **2.3. Особливості функціональної сфери транспортування на підприємстві**

У ході даного дослідження також було сформовано вихідні дані по матеріалопотоку логістичної системи ПрАТ «Оболонь» (табл. 2.19).

*Таблиця 2.19*

#### **Зведені вихідні дані по матеріалопотоку логістичного центру ПрАТ «Оболонь»**

№	Показники	Од. виміру	Значення
1.	Товарні запаси	ПМ	8000
2.	Величина товарних запасів	діб обороту	10
3.	Величина максимального вантажообороту	ПМ/добу	800
4.	Мінімальна величина вантажообороту	ПМ/добу	720
5.	Висота укладки	м	1.6
6.	Вага одного піддона	т	20
7.	Площа одного піддона	м <sup>2</sup>	0,96
8.	Об'єм одного піддона товару	м <sup>3</sup>	1,392
9.	Кількість рівнів стелажів		4
10.	Середня величина вантажообороту	ПМ/добу	760
11.	Коефіцієнт нерівномірності завантаження ЛЦ		1,25
12.	Частка товарів, що проходять через зону приймальної експедиції	%	100
13.	Частка товарів, що підлягають комплектуванню	%	50
14.	Частка товарів, що проходять через зону відправної експедиції	%	100
15.	Час знаходження товару в зоні приймання	діб	0,1-0,15
16.	Час знаходження товару в зоні комплектації	діб	0,5
17.	Час знаходження товару в зоні відправної експедиції	діб	0,5
18.	Час знаходження товару в зоні відправлення	діб	0,5

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Ефективність роботи логістичного центру і підприємства у цілому буде залежати від організації управління поточковими процесами.

Загальна площа логістичного центру транспортно-експедиційного

підприємства визначається за формулою:

$$S_{\text{заг}} = S_{\text{пр}} + S_{\text{п.в.}} + S_{\text{вант}} + S_{\text{доп}} + S_{\text{км}} + S_{\text{б}} + S_{\text{в.е.}}, \quad (2.1)$$

де  $S_{\text{пр}}$  – площа зони приймання;

$S_{\text{вант}}$  – вантажна площа, зайнята безпосередньо товарами, що зберігаються;

$S_{\text{доп}}$  – допоміжна площа, зайнята проїздами і проходами;

$S_{\text{км}}$  – площа зони комплектації;

$S_{\text{буф}}$  – площа буферної зони;

$S_{\text{в.е.}}$  – площа зони відправної експедиції.

Для того, щоб розрахувати загальну площу, перш за все слід розрахувати площі кожної із зон.

Площа зони приймання розраховується за формулою:

$$S_{\text{пр}} = \frac{B * A_1 * K_n * t_1 * S}{100}, \quad (2.2)$$

де  $B$  – величина добового вантажообороту, ПМ/добу;

$K_n$  – коефіцієнт нерівномірності завантаження ЛЦ;

$S$  – площа одного палетомісця (ПМ), м<sup>2</sup>;

$A_1$  – частка товарів, що проходять через зону приймання ЛЦ, %;

$t_1$  – час знаходження товару в зоні приймання, діб;

Коефіцієнт нерівномірності завантаження ЛЦ розраховується за формулою:

$$K_n = \frac{B_{\text{max}}}{B_{\text{сер}}}, \quad (2.3)$$

де  $B_{\text{max}}$  – максимальний добовий вантажооборот, т/добу (ПМ/добу);

$B_{\text{сер}}$  – середній вантажооборот, т/добу (ПМ/добу):

$$K_n = \frac{800}{760} = 1,05,$$

$$S_{\text{пр}} = \frac{800 * 1,05 * 0,96 * 100 * 0,1}{100} = 80,64 \text{ м}^2.$$

Площа зони приймальної експедиції розраховується за формулою:

$$S_{\text{п.в.}} = \frac{B * A_2 * K_n * t_2 * S}{100}, \quad (2.4)$$

де  $A_2$  – частка товарів, що проходить через зону приймальної

експедиції, %;

$t_2$  – час знаходження товару в зоні приймальної експедиції, діб:

$$S_{п.в.} = \frac{800 \cdot 100 \cdot 1,05 \cdot 0,1 \cdot 0,96}{100} = 80,64 \text{ м}^2.$$

Вантажна площа розраховується за формулою:

$$S_{вант} = \frac{B \cdot K_H \cdot 3 \cdot S}{K_{в.в.п.}} = \frac{N \cdot K_H \cdot S}{K_{в.в.п.}}, \quad (2.5)$$

де  $N$  – величина товарних запасів, т (ПМ);

$3$  – прогноз величини товарних запасів, діб обороту, (ПМ/добу):

$$S_{вант} = \frac{8000 \cdot 1,05 \cdot 0,96}{0,64} = 12600 \text{ м}^2.$$

Площа зони комплектації розраховується за формулою:

$$S_K = \frac{B \cdot A_3 \cdot K_H \cdot t_3 \cdot S}{100}, \quad (2.6)$$

де  $A_3$  – частка товарів, що проходять через зону комплектації, %;

$t_3$  – час знаходження товару в зоні комплектації, діб:

$$S_K = \frac{800 \cdot 0,5 \cdot 1,05 \cdot 100 \cdot 0,96}{100} = 403,2 \text{ м}^2.$$

Площа зони відвантаження розраховується за формулою:

$$S_{в.е.} = \frac{B \cdot A_4 \cdot K_H \cdot t_4 \cdot S}{100}, \quad (2.7)$$

де  $A_4$  – частка товарів, що проходять через зону відвантаження, %;

$t_4$  – час знаходження товару в зоні відвантаження, діб:

$$S_{в.е.} = \frac{800 \cdot 100 \cdot 1,05 \cdot 0,5 \cdot 0,96}{100} = 403,2 \text{ м}^2.$$

$$S_{заг} = 80,64 + 80,64 + 12\,600 + 403,2 + 403,2 = 13\,567,67 \text{ м}^2.$$

Розрахунок загальної площі логістичного центру наведено нижче.

Таблиця 2.20

### Розрахунок загальної площі логістичного центру ПрАТ «Оболонь»

№ з/п	Показники	Ум. позначення	Площа, м <sup>2</sup>
1	Загальна площа	$S_{заг}$	13567,67
2	Вантажна площа	$S_{вант}$	12600
3	Площа зони приймання	$S_{пр}$	80,64
4	Площа зони приймальної експедиції	$S_{п.в.}$	80,64
5	Площа зони комплектації	$S_K$	403,2
6	Площа зони відправної експедиції	$S_{в.е.}$	403,2

Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»

Наступним етапом став розрахунок каналів обслуговування (табл. 2.21).

Таблиця 2.21

## Розрахунок каналів обслуговування

№	Показник	Значення	Формула	Умовні позначення	Число каналів обслуговування (М)		
					1	2	3
1	Темп прибуття клієнтів		$\lambda$	24	24	24	24
2	Час обслуговування складу			22	22	22	22
3	Середній час обслуговування 1 машини			1,5	1,5	1,5	1,4
4	Темп обслуговування	клієнтів / добу	$\mu$	146	14,6	14,6	14,6
5	Середнє число обслужених клієнтів	клієнтів	$r = \frac{\lambda}{\mu}$	$\lambda$ – темп прибуття клієнтів; $\mu$ – темп обслуговування	1,64	1,64	1,64
6	Середнє число клієнтів по черзі	клієнтів	$Lq = \frac{\lambda \mu \left(\frac{\lambda}{\mu}\right)^m}{(M-1)!(M\mu - \lambda)^2}$	М – кількість каналів обслуговування; $P_0$ – ймовірність знаходження в системі 0 клієнтів	0	1,66	5,18
7	Ймовірність знаходження в системі 0 клієнтів	клієнтів	$P_0 = \left[ \sum_{n=0}^{M-1} \frac{\left(\frac{\lambda}{\mu}\right)^n}{n!} + \frac{\left(\frac{\lambda}{\mu}\right)^m}{M!(1 - \frac{\lambda}{M\mu})} \right]^{-1}$		0,05	1,01	2,63
8	Середнє число клієнтів в системі	клієнтів	$Ls = Lq + r$		1,64	3,3	6,82
9	Середній час очікування в черзі	год.	$Wq = \frac{1}{M\mu - \lambda}$		0,003	0,19	0,05
10	Середній час в системі	год.	$Ws = Wq + \frac{1}{\mu}$	$1/\mu$ - час обслуговування	0,07	0,26	0,12
11	Завантаження системи		$p = \frac{\lambda}{M\mu}$		1,64	0,8	0,55

Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»

Аналізуючи ряд показників, слід відмітити, що в загальному робота логістичного центру повинна обслуговувати 1 клієнта, а середнє число

клієнтів в системі за такої умови складатиме 6 осіб. Щодо середнього часу в системі, то він повинен складати в межах 0,17-0,12 годин, а завантаження системи при цьому складатиме в межах 1,64-0,55%.

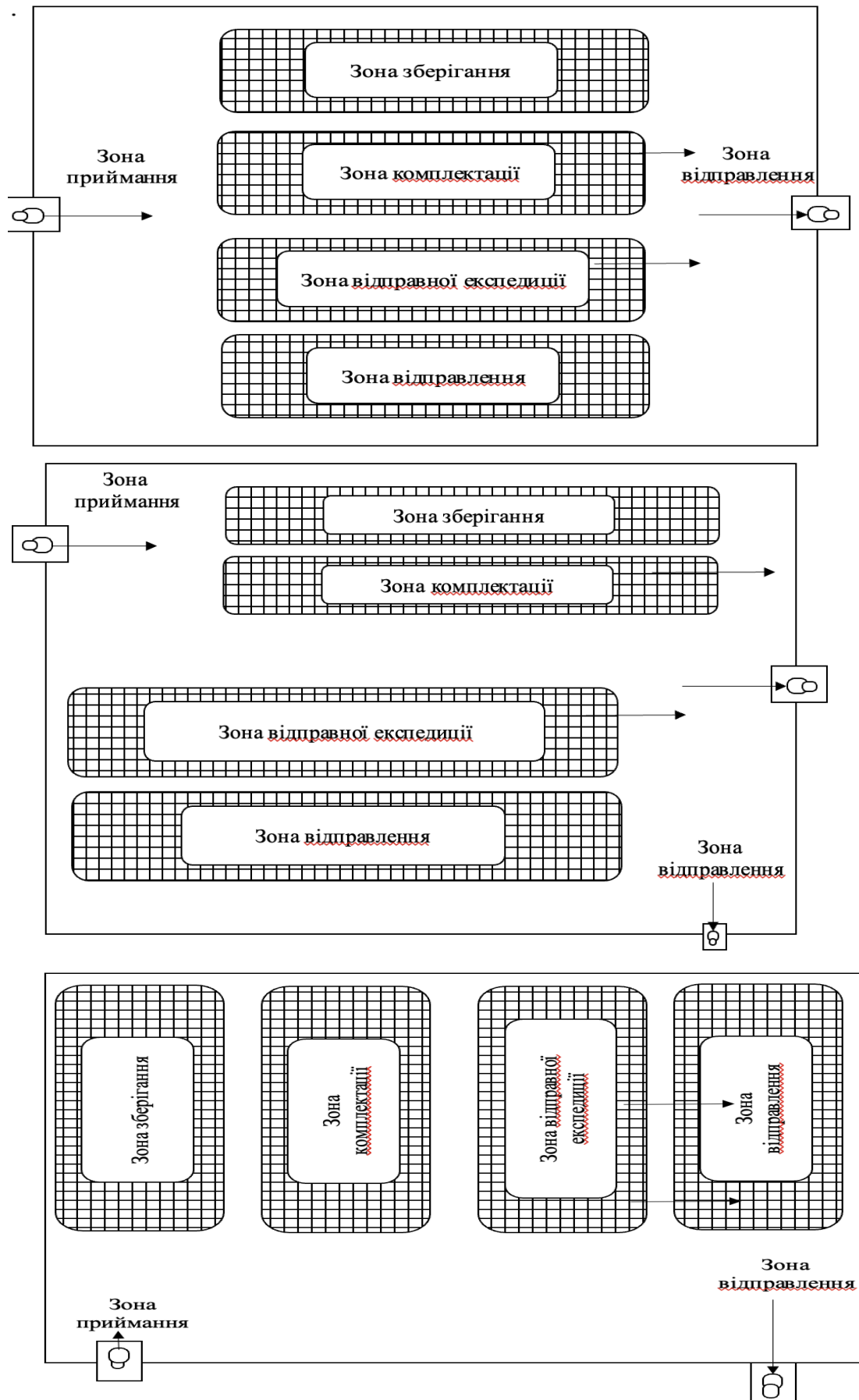
Далі ми проаналізували логістичний центр ПрАТ «Оболонь», який представлений у трьох 3 варіантах (рис. 2.5).

Дослідивши схему логістичного центру, слід відмітити, що планування зони зберігання залежить від фізичних якостей вантажів: об'єму, маси й умов зберігання. Великі вантажні відправки й транзитні вантажі розміщують поряд з головними проходами та на нижніх полицях стелажів для мінімізації ризиків їх пошкодження, зменшення зусиль при їх піднятті й оптимізації маршрутів навантаження-розвантаження. Невеликі відправки розміщують подалі від головних проходів та на верхніх полицях стелажів або на мезонінних поверхах (антресолях) над зонами навантаження-розвантаження.

Зона комплектації (пкінгу) має забезпечувати рух вантажопотоку до розвантажувальної рампи, тому розташовується поряд із зоною відвантаження або може бути з нею суміщена. У процесі комплектування переміщення складальника можуть становити до 40% часу комплектації, тому сучасні інформаційні системи дають змогу оптимізувати маршрут переміщень і скоротити тривалість підбору вантажів у партію.

Визначальними при плануванні технологічних зон складу зони приймання і відвантаження товарів, які ув'язують зовнішню територію складу із внутрішнім плануванням технологічних зон. Зона приймання, що примикає до зон зберігання, повинна мати місця для тимчасового зберігання товару до повного його приймання і реєстрації. Площа приміщення для приймання товарів має становити 12-15% від зони зберігання.

Зона розвантаження вантажів з транспортних засобів має перебувати в безпосередній близькості до експедиції приймання і складської зони приймання. Поряд з робочими зонами до складської площі належать також такі приміщення, як експедиція приймання та експедиція відправки.



**Рис. 2.5** Схема логістичного центру ПрАТ «Оболонь»

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Експедиція приймання необхідна для приймання вантажів у вечірній і нічний час доби. Експедиція відправки повинна мати прямий вихід до місць відвантаження, оскільки вона призначена для комплектації партій відвантаження і короткочасного їх зберігання. Саме експедиція відправки пов'язує транспорт і покупця логістичним процесом, виконує роль певного гаранта від ризиків, пов'язаних з розкраданнями, та є обов'язковою зоною для проєктування.

Наступним етапом стало побудова шахової таблиці сумарного вантажопотоку (табл. 2.22).

Таблиця 2.22

### Шахматна таблиця сумарного вантажопотоку ЛЦ, т/добу

Постачальник	Споживач						
	Зона розвантаження (вхід) А	Зона приймання В	Зона зберігання С	Зона комплектації D	Зона відправної експедиції Е	Зона відправлення (вихід) F	Разом по ЛЦ G
Зона розвантаження (вхід) А		800					800
Зона приймання В			800				800
Зона зберігання С				400		400	800
Зона комплектації D							
Зона відправної експедиції F				800			800
Зона відправлення (вихід) G			800				800
Разом по ЛЦ		800	1200	1200		400	4000

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Обсяг вантажів, перевезених у прямому напрямку, відкладають вище від нульової відмітки, а у зворотному – нижче від неї. Для умов, що наведені в таблиці 2.22:

$$AG = AB + BC + CD + CG, \quad (2.8)$$

$$AD = 800 + 800 + 400 + 400 = 2\,400 \text{ т.}$$

$$GA = FD + GC, \quad (2.9)$$

$$DA = 800 + 800 = 1\,600 \text{ т.}$$

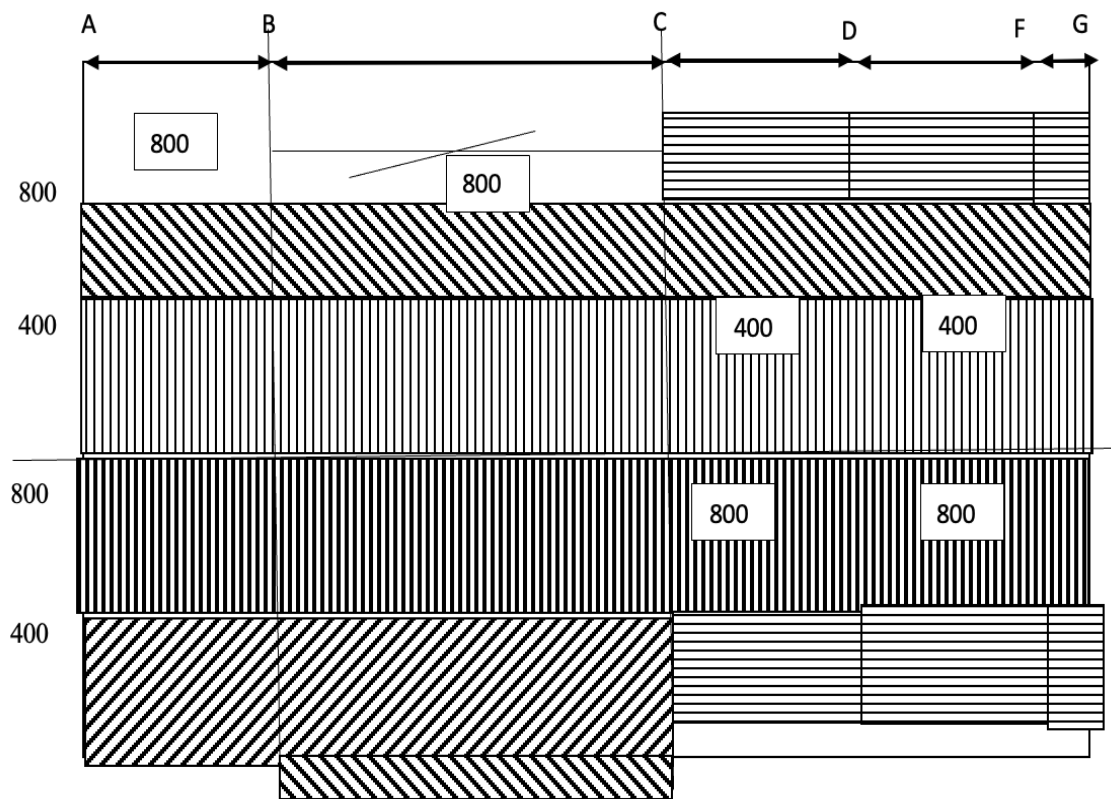
Оскільки  $AD < DA$ , отже приймаємо за прямиї напрямки –  $DA$ .

Звідси коефіцієнт нерівномірності вантажопотоків:

$$\eta = Q_{\text{пр}} / Q_{\text{об}}, \quad (2.10)$$

$$\eta = 2400 / 1600 = 1,5.$$

Наступним етапом стала побудова схеми вантажопотоків (рис. 2.6).



**Рис. 2.6** Схема вантажопотоку

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Наступним етапом став розрахунок дійсного фонду роботи одного ТЗ з добу:

$$ТЗ = 24 * 1,5 = 36 \text{ год.};$$

$$ТЗ = 28 * 1,75 = 49 \text{ год.}$$

Далі було визначено коефіцієнт вантажопідйомності ТЗ:

$$K = \frac{20}{1} = 20.$$

Далі було розраховано необхідне число ТЗ С шт. за формулою:

$$C \text{ шт.} = 800 * (8 + 1,5 + 1,75) / (1 * 20 * (36 + 49)) = 5,27.$$

Наступним етапом став розрахунок основних показників роботи ЛЦ (табл. 2.23).

Таблиця 2.23

### Основні показники роботи ЛЦ

№ з/п	Показник	Значення
I. Показники, що характеризують інтенсивність роботи ЛЦ		
1	Сумарний матеріалопотік ЛЦ максимальний	800
2	Максимальний вантажообіг ЛЦ по прибуттю (відправленню)	800
3	Середній вантажообіг ЛЦ	760
4	Загальна площа складу	13567,67
5	Вантажна площа обладнання	12600
6	Площа зони зберігання	80,64
7	Питомий матеріалопотік ЛЦ	0,06
8	Питомий вантажообіг ЛЦ	0,06
9	Коефіцієнт нерівномірності завантаження ЛЦ	1,05
10	Місткість ЛЦ	
	в піддонах	800
	по масі	960
	по об'єму	1113.6
11	Коефіцієнт оборотності вантажів	1,05
II. Показники, що характеризують ефективність використання складських приміщень		
12	Коефіцієнт використання вантажної площі ЛЦ	2,03
13	Кількість заданих товарних запасів в ЛЦ	
	в піддонах	0,396
	в тонах	20
14	Коефіцієнт використання місткості ЛЦ	1,8
	по палетах	-
	по масі	
15	Вантажонапруженість ЛЦ (по масі вантажу)	

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Висновки з наданих показників наступні.

1. Логістичний центр (ЛЦ) має максимальний сумарний матеріалопотік у розмірі 800 одиниць.
2. Максимальний вантажообіг ЛЦ по прибуттю (відправленню) також становить 800 одиниць.
3. Середній вантажообіг ЛЦ складає 760 одиниць.
4. Загальна площа складу становить 13 567,67 м<sup>3</sup>.

5. Вантажна площа обладнання складає 12 600 м<sup>3</sup>.
6. Площа зони зберігання складає 80,64 м<sup>3</sup>.
7. Питомий матеріалопотік ЛЦ становить 0,06 одиниць.
8. Питомий вантажообіг ЛЦ також становить 0,06 одиниць.
9. Коефіцієнт нерівномірності завантаження ЛЦ дорівнює 1,05.
10. Місткість ЛЦ:
  - в піддонах: 800 шт.;
  - по масі: 960 тонн;
  - по об'єму: 1 113,6 м<sup>3</sup>.
11. Коефіцієнт оборотності вантажів становить 1,05.
12. Коефіцієнт використання вантажної площі ЛЦ дорівнює 2,03.
13. Кількість заданих товарних запасів в ЛЦ:
  - в піддонах: 0,396 шт.;
  - в тонах: 20 тонн.
14. Коефіцієнт використання місткості ЛЦ становить 1,8.
15. ЛЦ має високу вантажонапруженість по масі вантажу.

Надані показники свідчать про достатньо високу інтенсивність роботи логістичного центру (ЛЦ) ПрАТ «Оболонь». Вантажообіг, площа складу та його обладнання використовуються ефективно. Зазначені коефіцієнти показують добру використовуваність приміщень та місткості ЛЦ ПрАТ «Оболонь». За відсутності вказівки про вантажонапруженість ЛЦ за масою вантажу, не можна зробити висновків щодо цього показника. У цілому ЛЦ працює ефективно, використовуючи свої ресурси належним чином.

## **Висновки до розділу 2**

ПрАТ «Оболонь» є підприємством, що діє на ринку пивобезалкогольної продукції. Аналіз ринку даної продукції допомагає зрозуміти конкурентну ситуацію, попит споживачів та особливості цього сегменту ринку. Це дає можливість ПрАТ «Оболонь» розробляти стратегії

залучення клієнтів, позиціонування своїх товарів та виявлення переваг конкурентів.

Діяльність ПрАТ «Оболонь» має загальну характеристику, яка включає виробництво, постачання та дистрибуцію пивобезалкогольної продукції. Важливою складовою функціональної сфери транспортування на цьому підприємстві є організація перевезень та логістичні процеси. ПрАТ «Оболонь» має свою власну транспортну інфраструктуру, що включає автопарк та складські приміщення, а також використовує логістичні системи та інформаційні технології для планування, відстеження та управління перевезеннями.

Оцінка функціональної сфери транспортування у ПрАТ «Оболонь» дає можливість виявити ефективність логістичних процесів, оптимізувати маршрути та забезпечити своєчасну доставку продукції. Забезпечення якості обслуговування, відповідність термінам доставки та управління запасами є важливими аспектами у функціональній сфері транспортування ПрАТ «Оболонь». Загальний висновок полягає в тому, що організація ефективної транспортної діяльності у ПрАТ «Оболонь» є ключовим фактором успіху в їхній галузі, дозволяючи забезпечити надійну поставку продукції та задоволення потреб клієнтів.

## **РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СФЕРИ ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРАТ «ОБОЛОНЬ»**

### **3.1. Програма діяльності щодо удосконалення функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь»**

Після проведення детального аналізу управління логістичною діяльністю у ПрАТ «Оболонь», виявлено, що цей сектор підприємства в цілому функціонує на високому рівні. Проте, на вашу думку, впровадження програми поліпшення системи може додатково покращити загальне становище підприємства і закріпити його позицію як провідного виробника кондитерських виробів на ринку.

Впровадження програми вдосконалення управління логістикою може надати кілька переваг для ПрАТ «Оболонь».

1. Підвищення ефективності. Навіть при високому рівні функціонування логістичного сектору, завжди є можливість вдосконалення. Впровадження нових методів, технологій та процесів може сприяти підвищенню продуктивності та ефективності логістичних операцій. Це може включати автоматизацію деяких процесів, використання більш точних аналітичних інструментів та впровадження передових практик управління запасами.

2. Оптимізація ланцюжка постачання. Вдосконалення управління логістикою може допомогти зменшити затримки та непередбачуваність у ланцюжку постачання. Вирівнювання постачання з попитом, покращення координації з постачальниками та розподілу товарів може знизити час доставки та покращити загальну надійність постачання. Це може забезпечити задоволення клієнтів, знизити ризик втрат замовлень і підвищити загальну ефективність.

3. Підвищення якості логістичного сервісу. Зосередження на покращенні якості логістичного сервісу може мати значний вплив на

задоволення клієнтів. Це включає швидку та точну доставку, ефективно вирішення проблем та запитів клієнтів, а також підвищення рівня комунікації з клієнтами. Вдосконалення системи логістики може допомогти забезпечити високу якість обслуговування та задоволення клієнтів.

4. Покращення витрат та ресурсів. Впровадження ефективних логістичних практик може допомогти підприємству знизити витрати на зберігання, транспортування та управління запасами. Оптимізація маршрутів, використання ефективних транспортних засобів та зниження кількості запасів може сприяти зниженню оперативних витрат та оптимізації використання ресурсів.

5. Підвищення конкурентоспроможності. Вдосконалення системи логістики може зміцнити позицію ПрАТ «Оболонь» як провідного виробника кондитерських виробів на ринку. Забезпечення швидкого, надійного та якісного логістичного сервісу може підвищити репутацію підприємства, залучити нових клієнтів та збільшити лояльність існуючих клієнтів.

Загалом впровадження програми вдосконалення управління логістикою у ПрАТ «Оболонь» може мати значний позитивний вплив на підприємство. Це допоможе підтримати його провідну позицію на ринку та забезпечити стійке зростання і розвиток в кондитерській галузі.

Нами було досліджено і згруповано наступні напрями вдосконалення (в межах програми) логістичної діяльності ПрАТ «Оболонь»:

- цифрова логістика (зокрема, інформаційна система SRM);
- оптимізація ризик менеджменту логістичної діяльності;
- мережевий підхід до організації збутової діяльності підприємства;
- адаптація посадових обов'язків фахівців.

Щодо напрямів вдосконалення управління логістичною роботою підприємства, впровадження та розвиток цифрової логістики вважається одним з ключових елементів. Це оскільки цифрові технології можуть значно полегшити та удосконалити логістичні процеси, забезпечуючи ефективну і швидку обробку інформації, покращення контролю за транспортними

потоками та зниження витрат.

Одним з інструментів цифрової логістики є використання автономних транспортних засобів, таких, як дрони та безпілотні вантажівки. Ці технології дозволяють здійснювати швидку та ефективну доставку товарів, уникати заторів і зменшувати ризики, пов'язані з водінням. Наприклад, дрони можуть бути використані для доставки невеликих пакетів або важкодоступних товарів в важкодоступні райони, що збільшує швидкість та доступність доставки.

Крім того, інші технологічні рішення, такі, як використання Internet of Things (IoT) та датчиків, допомагають у відстеженні та контролі руху товарів, моніторингу умов зберігання та транспортування. Це дозволяє забезпечити оптимальні умови для зберігання та доставки товарів, а також швидко реагувати на будь-які проблеми або несправності під час транспортування.

Крім цифрової логістики, інші напрями вдосконалення управління логістичною роботою можуть включати в себе оптимізацію складського управління, удосконалення маршрутизації доставок, використання аналітики даних для прогнозування попиту та планування запасів, а також залучення електронної комерції та мобільних додатків для зручності клієнтів.

Важливо враховувати, що успішне впровадження цих напрямів вимагає не лише технологічних змін, але й культурних та організаційних змін в компанії. Кадровий розвиток та навчання персоналу для використання нових технологій, створення гнучких та інноваційно налаштованих процесів та забезпечення підтримки з боку керівництва є необхідними факторами успіху.

Впровадження інформаційної системи Supplier Relationship Management (SRM) у ПрАТ «Оболонь» може бути важливим кроком у вдосконаленні управління логістичною роботою підприємства. Деякі переваги, пов'язані з впровадженням SRM, включають:

- 1) поліпшення стратегії вибору підрядників. SRM допомагає встановити ефективну систему оцінки та відбору підрядників. Це дозволяє компанії вибрати найкращих постачальників, здатних задовольнити вимоги

щодо якості, ціни та строків поставки;

2) скорочення часу циклів забезпечення та бюджетів закупівель. SRM сприяє автоматизації процесу замовлення та постачання, що дозволяє зменшити час, необхідний для закупівельних операцій. Оптимізований процес забезпечення також може привести до зниження витрат;

3) зменшення вартості матеріальних ресурсів. Шляхом оптимізації поставок та підтримки ефективного управління запасами, SRM може допомогти знизити вартість матеріальних ресурсів. Це досягається шляхом оптимізації запасів, уникнення перевитрат та забезпечення оптимальних цін на матеріали;

4) оптимізацію структури витрат на організацію логістичної роботи і тривалість виробничого циклу. SRM дозволяє підприємству краще управляти витратами, що пов'язані з логістичними процесами. За допомогою системи SRM можна забезпечити ефективний контроль над витратами на транспортування, складське управління та інші логістичні аспекти, що сприяє оптимізації виробничих процесів;

5) ефективно функціонуючу систему логістичної мережі. SRM може допомогти вдосконалити комунікацію та співпрацю з постачальниками, логістичними партнерами та іншими учасниками логістичної мережі. Це дозволить забезпечити швидку передачу інформації, оптимальне планування та координацію дій, що підвищує ефективність управління логістикою;

б) посилення позицій вдосконалення управління відносинами з підрядниками. SRM дозволяє більш ефективно взаємодіяти з підрядниками, використовуючи цифрові інструменти для спільного планування, контролю та аналізу умов договорів, поставок та інших аспектів співпраці. Це може підсилити позиції підприємства при переговорах та сприяти покращенню взаємовигідних відносин з підрядниками.

Впровадження інформаційної системи SRM у ПрАТ «Оболонь» може стати важливим кроком у досягненні провідного лідерського рівня на конкурентному ринку послуг шляхом покращення ефективності та

оптимізації логістичних процесів підприємства.

Основними посадовими обов'язками експертів даної компанії можна вважати:

1) контроль потреб. Експерти займаються контролем потреб і прогнозуванням споживчих переваг. Вони аналізують дані і обробляють інформацію, щоб зрозуміти, які товари та послуги є найбільш популярними серед клієнтів, а також які можливі потреби можуть виникнути в майбутньому;

2) використання еластичних методів управління. Експерти використовують еластичні методи управління, щоб ефективно керувати бізнес-процесами компанії. Це означає, що вони адаптуються до змінних умов ринку і використовують гнучкі стратегії для досягнення поставлених цілей;

3) використання чат-ботів. Чат-боти є одним з найбільш ефективних засобів забезпечення нескінченної клієнтської підтримки. Експерти розробляють та впроваджують чат-ботів, які можуть відповідати на запитання клієнтів, надавати необхідну інформацію і допомагати вирішувати проблеми без прямого втручання співробітників компанії;

4) використання CRM-системи. Експерти використовують CRM-систему (Customer Relationship Management) як інструмент для реалізації клієнтоорієнтованого підходу до логістичного сервісу та обслуговування покупців. Вони використовують цю систему для збору, організації і аналізу даних про клієнтів, що допомагає покращити взаємодію з ними, розробляти персоналізовані стратегії продажу і забезпечувати задоволення клієнтів;

5) управління логістичними процесами. Експерти займаються управлінням комплексом логістичних процесів. Вони розробляють та впроваджують методики, інструменти і функції управління, що допомагають ефективно керувати рухом товарів і послуг від постачальників до клієнтів. Це включає планування, координацію, контроль і оптимізацію різних етапів логістичних процесів.

Ці посадові зобов'язання допомагають експертам забезпечувати ефективне управління компанією, задовольняти потреби клієнтів і покращувати їх взаємодію з компанією.

Поліпшення управління логістичною роботою на підприємстві може мати різноманітні результати, які можна розглядати як переваги для організації. Ось деякі з можливих результатів поліпшення:

1) отримання синергічного результату від зменшення часу реалізації заявок та кількості запасних працівників. Шляхом оптимізації логістичних процесів, підприємство може зменшити час доставки товарів або послуг до клієнтів. Це дозволяє задовольняти замовлення швидше і ефективніше, що в свою чергу збільшує задоволеність клієнтів і може призвести до збільшення обсягу продажів. Зменшення кількості запасних працівників також може зменшити витрати на зарплату і підвищити ефективність роботи;

2) зниження розмірів складських резервів, оптимізація застосування виробничих та складських площ. Завдяки поліпшенню управління логістикою, підприємство може знизити розміри складських запасів, уникнути зайвого накопичення товарів та матеріалів. Це дозволить звільнити простір на складах та виробничих площах, що може бути використано для інших цілей або знизити витрати на оренду приміщень;

3) підвищення значення забезпечення уваги і якості логістичного сервісу. Якісний логістичний сервіс може стати конкурентною перевагою підприємства. Вдосконалення управління логістикою може допомогти удосконалити процеси обробки замовлень, управління запасами, відстеження доставки, що призведе до підвищення рівня задоволення клієнтів та покращення їх довіри до підприємства;

4) мінімізація витрат. Оптимізація логістичних процесів може допомогти підприємству знизити загальні витрати. Наприклад, ефективніша маршрутизація доставок може зменшити витрати на паливо та транспортні витрати. Оптимальне управління запасами дозволить уникнути надмірних запасів, що зменшить втрати від застою товарів;

5) оптимізація речових, транспортних, інформаційних та валютних потоків. Поліпшення управління логістикою дозволяє краще контролювати та оптимізувати потоки матеріальних ресурсів, транспорту, інформації та валюти. Це може привести до зниження затримок, збільшення прозорості та зниження витрат на забезпечення цих потоків;

б) пристосування організаційної культури, нарощування значення рентабельності операційної роботи фірми загалом. Поліпшення управління логістикою може вимагати зміни організаційної культури, сприяти створенню більш ефективного та спрямованого на результати підприємства. Це може сприяти покращенню рентабельності операцій та загального фінансового стану компанії.

Ці результати можуть сприяти розвитку підприємства, покращенню конкурентоспроможності, забезпеченню задоволення клієнтів та зниженню витрат, що, в свою чергу, може привести до досягнення нових висот у логістичній галузі даного підприємства.

### **3.2. Обґрунтування доцільності впровадження заходів поліпшення та їх вплив на основні показники діяльності підприємства**

Логістичні витрати включають розходи, пов'язані з логістичними операціями, а також втрати прибутку, що виникають через непрацездатність матеріальних ресурсів, незавершене виробництво, запаси готової продукції і недостатню якість постачання, виробництва та дистрибуції. Ці витрати можуть призвести до скорочення обсягів продажу, втрати ринкової позиції та клієнтів. На жаль, традиційна бухгалтерська практика не забезпечує детальної інформації про логістичні витрати, що ускладнює їх аналіз і вплив на загальну ефективність логістичної системи. Це означає, що логістичні витрати часто залишаються поза контролем керівництва ПрАТ «Оболонь».

Ефективне управління логістичними процесами може суттєво зменшити витрати. Проте це вимагає застосування новаторських рішень, які

ще не широко поширені серед виробничих компаній. Наприклад, Європейська транспортна біржа пропонує оптимізацію логістичних процесів шляхом мінімізації несвоєчасних поставок і впровадження системи «точно вчасно». Останній звіт статистичного управління про транспортну діяльність показує проблему несвоєчасних доставок у 2016-2017 рр. Найвищий відсоток несвоєчасних доставок спостерігався вітчизняному транспорті (14%), а також у міжнародних перевезеннях (37%). Хоча кількість перевезень зростає, поліпшення було незначним. Внутрішній транспорт зменшив несвоєчасні доставки на 2%, але в міжнародних перевезеннях змін не відбулося. Ці статистичні дані свідчать про те, що багато компаній ще не знають, як вирішити цю проблему. Також внутрішньовиробнича логістика має свої проблеми, зокрема, розташування наступних етапів виробничого процесу. Оптимізація процесу переходу продукції з одного етапу наступного може допомогти знизити часові витрати. Для вирішення цих проблем рекомендується використовувати концепцію «точно в термін» (JIT) [37].

Система «точно в термін» (Just-in-Time, JIT) є організаційною концепцією постачання, яка базується на синхронізації доставки матеріальних ресурсів у потрібній кількості та в потрібний момент для ланок логістичної системи з метою зниження витрат, пов'язаних зі складськими запасами та затримками в логістичному процесі. Система JIT була розроблена в японській компанії Toyota в кінці 1950-х років з метою оптимізації ресурсів в умовах перенаселеності та обмежених ресурсів країни [35].

Ця система включає в себе філософію, що охоплює всі аспекти виробничого процесу, починаючи від розробки та продажу продукції до післяпродажного обслуговування. Є деякі додаткові цілі, які мають бути встановлені та досягнуті для ефективності системи, такі як уникнення збоїв та порушень у виробничих процесах, мінімізація запасів та усунення непотрібних запасів.

Впровадження концепції JIT має свої переваги, такі як зменшення

запасів у виробництві, закупівлях та готових виробках, зменшення потреби у виробничих приміщеннях, витрат на складування та переміщення матеріалів, зменшення браку, простоїв устаткування та персоналу, підвищення якості продукції, підвищення продуктивності, залучення працівників до вирішення проблем та більша гнучкість при зміні асортименту продукції.

Система «точно в термін» (Just-in-Time, JIT) має деякі недоліки, включаючи [19]:

- низькі запаси можуть зробити будь-які збої в роботі логістичної системи критичними, оскільки немає додаткових резервів для компенсації проблем;

- упровадження системи JIT може вимагати значних змін, які можуть бути складними для досягнення на практиці.

Стратегія JIT не є універсальною і не завжди застосовується через такі фактори, як незадовільна якість продукції, порушення термінів постачання та оплати, помилки і збої в передачі інформації між замовником і постачальниками. Великі витрати, пов'язані з впровадженням системи JIT, є ефективними тільки в стабільних економічних системах з довгостроковими господарськими зв'язками.

Однак, концепція «точно в термін» широко використовується для управління виробничими системами, особливо тих, що випускають великі обсяги різноманітної продукції. Вона спрямована на покращення якості, скорочення часу роботи обладнання та машин, зміни технологій виробництва, зниження запасів та зменшення витрат. ЗАТ «Чумак» є першим українським виробником, який успішно впровадив систему «точно в термін».

Впровадження системи «точно в термін» на вказаних підприємствах призвело до випуску менших виробничих партій, скорочення часу підготовки до виробництва і обмеження незавершеного виробництва. Концепція управління «точно в термін» широко використовується для керування виробничими системами, особливо при випуску великих обсягів різних продуктів. Основні функції цієї системи включають покращення якості,

скорочення часу роботи обладнання і устаткування, зміну технології виробництва, зниження матеріальних запасів і зменшення витрат [16].

Впровадження логістичної концепції ЛТ (точно в час) на підприємстві призведе до зменшення запасів, покращення фінансової стійкості і платоспроможності, а також збільшення конкурентоспроможності. Показники логістичної ефективності та якості поставок зміняться в кращу сторону. Впровадження системи ЛТ сприятиме зменшенню рекламацій і підвищенню надійності компанії. Підприємство отримає перспективи, такі як розширення збуту, розширення асортименту продукції та підвищення продуктивності. Зменшення логістичних витрат за рахунок системи ЛТ призведе до змін в ціновій політиці підприємства і приверне більше споживачів. Головним фактором впровадження концепції ЛТ буде скорочення часу і фінансових затрат на виробництво, що призведе до збільшення прибутків.

Наступним етапом дослідження став розрахунок часових витрат на логістичний цикл виробництва продукції ПрАТ «Оболонь» (табл. 3.1).

*Таблиця 3.1*

### **Часові витрати на логістичний цикл виробництва продукції**

Показник	Кількість, т	Час, год.
Перевезення сировини	2,00	563,17
Розвантаження сировини	2,00	5,00
Зберігання сировини	2,00	3,00
Приготування сула	1,33	1,00
Ферментація	1,3	168,00
Фільтрація	1,3	0,87
Розливка	1,3	1,30
Упаковка	1,24	2,3
Відправлення готової продукції	1,24	0,7

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Аналізуючи часові витрати, видно, що логістичний процес виробництва пива займає досить тривалий час. Головною проблемою на початку циклу є затримка автотранспорту під час завантаження сировини, що призводить до годинної затримки. Для уникнення цієї проблеми необхідно переглянути

договір з контрагентом та впровадити концепцію JIT для скорочення доставки сировини. Також варто звернути увагу, що під час отримання сировини не завжди можна одразу розвантажити автомобіль через внутрішні роботи на підприємстві, що може зайняти до 1 години. Враховуючи концепцію JIT, важливо враховувати, що вона передбачає ліквідацію складів. Це дозволить зменшити загальні витрати підприємства, пов'язані зі зберіганням сировини.

Автомобіль ПрАТ «Оболонь» до сировинної бази їде без вантажу, що призводить до холостого пробігу і збільшує витрати на паливо та амортизацію транспортного засобу. Щоб вирішити цю проблему, необхідно знайти партнера, який потребує транспортні засоби даного типу для перевезення своєї продукції. Отримані кошти від фрахту можна використовувати для покриття витрат на транспортування.

Одним із способів скорочення часу на приготування ферментації – це дозволить скоротити процес сортування на 30 хвилин.

На етапі розливки можна скоротити час до 1 години, автоматизувавши даний процес. Це суттєво зменшить тривалість логістичного циклу виробництва продукції.

Проблемою на етапах ферментації та фільтрації вважається відправка продукції на наступний етап. При поставці нової партії напівфабрикатів вони залишаються в черзі протягом 1-2 годин до транспортування на склад.

Впровадження концепції Just-In-Time (JIT) виробництва дозволяє ефективно управляти запасами і скоротити складські витрати. Одним з можливих рішень для цього є перегляд договору з партнерами на ринку збуту.

Аналізуючи впровадження концепції JIT та оптимізацію внутрішньологістичного процесу виробництва, ми можемо проаналізувати скорочення часу логістичного циклу. Ця оптимізація сприятиме зменшенню часу, необхідного для переміщення товарів від постачальників до кінцевого споживача.

Таблиця 3.2 містить детальні дані та результати цього аналізу, що відображатимуть скорочення часу логістичного циклу, яке можливо досягнути в результаті впровадження концепції ЛІТ та оптимізації внутрішньологістичного процесу виробництва.

Таблиця 3.2

**Загальна динаміка зміни часових затрат логістичного циклу**

Показник	Час до оптимізації, год.	Час після оптимізації, год.
Перевезення сировини	563,17	463,17
Розвантаження сировини	5,00	3,5
Зберігання сировини	3,00	3,00
Приготування суслу	1,00	1,00
Ферментація	168,00	167,3
Фільтрація	0,87	0,87
Розливка	1,30	1,00
Упаковка	2,3	2,3
Відправлення готової продукції	0,7	0,7

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Заплановане зменшення загальних часових витрат в процесі ферментації буде досягнуто шляхом оптимізації логістичного циклу, зокрема, за рахунок встановлення нової дороговартісної запчастини на пристрій для ферментації пива. Вартість цієї запчастини становить 50 тисяч гривень.

Для визначення терміну окупності даної інвестиції будемо використовувати формулу (3.1). Проведемо розрахунки, враховуючи дані конкретного випадку.

$$T = \frac{IC}{P}, \quad (3.1)$$

де  $T$  – термін окупності;

$IC$  – первісні інвестиції;

$P$  – очікуваний річний прибуток, що планується.

Отже, термін  $T = 0,45$  тобто термін окупності становить півроку. Порівняємо часові затрати від впровадження концепції ЛІТ та час, на який зменшився логістичний цикл, у таблиці 3.3.

Ми спостерігаємо значне скорочення часу шляхом оптимізації логістичного процесу підприємства, яке складає 98,67 години. Застосування концепції ЛІТ додатково скорочує логістичний цикл на 3,5 години.

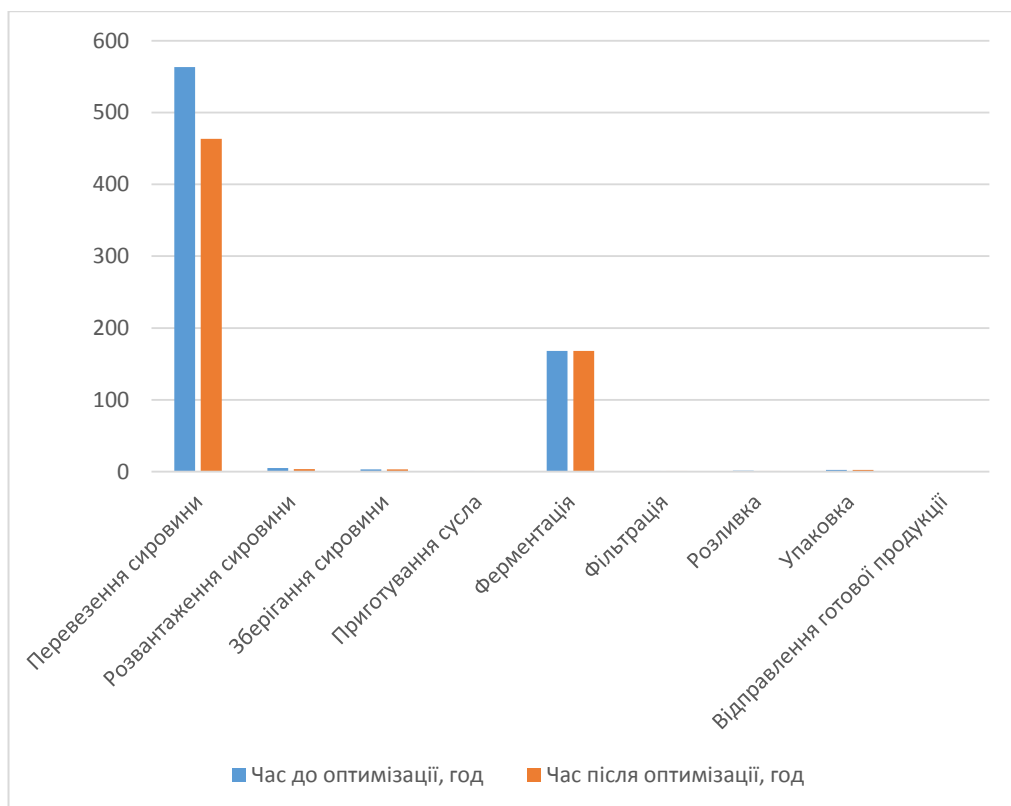
Таблиця 3.3

**Порівняння скорочення часових затрат від концепції JT та оптимізації логістичного циклу ПрАТ «Оболонь»**

Показник	JT, год.	Час на який зменшився логістичний цикл, год.
Перевезення сировини	1,5	-
Розвантаження сировини	-	-
Зберігання сировини	-	0,5
Приготування сусла	-	96
Ферментація	-	0,87
Фільтрація	-	1,3
Розливка	-	-
Упаковка	1	-
Відправлення готової продукції	1	-

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

На рисунку 3.1 відображена загальна динаміка зміни часових витрат логістичного циклу на виготовлення продукції. Це дасть можливість візуально спостерігати зменшення часу та оцінити ефективність оптимізації та впровадження концепції JT.



**Рис. 3.1. Динаміка зміни часових витрат логістичного циклу виготовлення продукції ПрАТ «Оболонь»**

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Аналізуючи графік, ми помічаємо, що найбільше зменшилися часові витрати у процесі перевезення сировини завдяки впровадженню концепції ЛТ. Це свідчить про ефективність цього заходу у скороченні часу виробничого процесу.

Загальний час логістичного циклу зменшився на 98,67 годин і складає 643,54 години. Це означає, що впровадження концепції ЛТ та оптимізація внутрішньовиробничих витрат дозволили скоротити час виготовлення продукції на 0,86%.

Загальна динаміка зменшення часових витрат логістичного циклу підтверджує позитивний ефект впровадження концепції ЛТ та оптимізації процесів на підприємстві. Це дозволяє зробити висновок про ефективність цих заходів у зменшенні часу виробництва продукції.

Проведення економічного обґрунтування впливу впровадження концепції ЛТ та оптимізації логістичного циклу на підприємство включає аналіз обсягів виробництва, зміни прибутку і логістичних показників.

Після аналізу було встановлено, що збережений час виробництва, що складає 101,8 годин, становить 13,7% від загального часу логістичного циклу. Це означає, що після оптимізації залишається 13,7% збереженого часу для кожного логістичного циклу. З цими збереженими годинами виробництва, підприємство може реалізувати ще один логістичний цикл або партію продукції. Отже, обсяги виробництва можна збільшити на 13,7%.

Припустимо, що ПрАТ «Оболонь» запланувало досягти обсягу виробництва алкогольної продукції в 469,8 тонн, що відповідає стратегії ПрАТ «Оболонь» на 2023 р. Згідно з цією стратегією, обсяги виробництва мають зростати на 13,7%. Дані про збільшення обсягів виробництва можна побачити в таблиці 3.4.

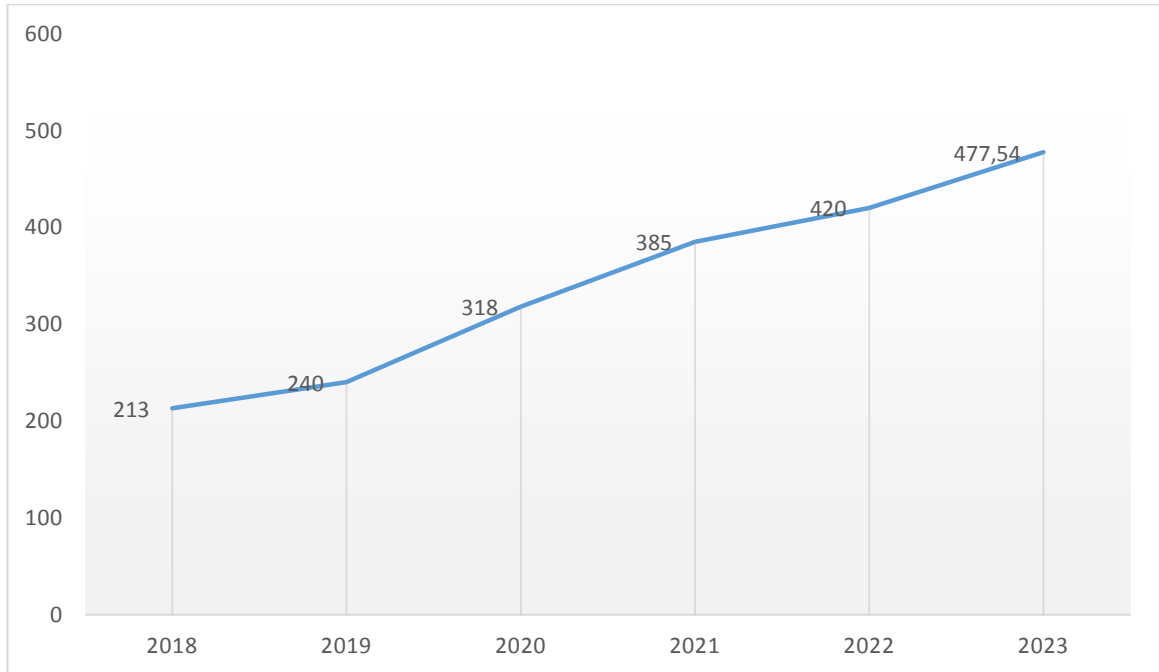
*Таблиця 3.4*

#### **Плановий обсяг виробництва продукції ПрАТ «Оболонь» на 2023 р.**

Найменування продукції	Фактично вироблено, т						Відхилення, %				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	19/18	20/19	21/20	22/21	23/22
Пиво	213	240	318	385	420	477,54	12,7	32,5	21,1	9,1	13,7

Таким чином, впровадження концепції ЛІТ та оптимізація логістичного циклу на підприємстві дозволяє збільшити обсяги виробництва, що сприяє досягненню стратегічних цілей компанії.

Відобразимо на рисунку 3.2 динаміку зміни обсягів виробництва пива у ПрАТ «Оболонь».



**Рис. 3.2. Прогнозована динаміка зміни обсягів виробництва ПрАТ «Оболонь» на 2023 р.**

У зв'язку зі збільшенням обсягів виробництва, оборотні активи підприємства також зростатимуть, що призводить до збільшення поточних зобов'язань підприємства на 13,7% за товари, роботи та послуги. Це в свою чергу призведе до збільшення собівартості реалізації продукції на 37%. Внаслідок цього також збільшаться витрати на зберігання запасів підприємства. Згідно з прогнозованими показниками підприємства, прибуток на 2023 рік складатиме 2924,65 тис. грн.

Для відображення прогнозованих логістичних витрат на підприємстві можна скористатися таблицею 3.5.

Ураховуючи впровадження логістичної концепції ЛІТ, яка вважає складські витрати збитком і пропонує усунути таке поняття, як склад,

Таблиця 3.5

**Прогнозовані логістичні витрати ПрАТ «Оболонь» на 2023 р., тис. грн.**

Стаття логістичних витрат	2021	2022	2023
Витрати на збут	350,9	158,30	237,5
Складські витрати	240	289	433,5
Виробничі логістичні витрати	579	397	595
Витрати на закупівлю	630	493	739
Витрати на транспортування	482	304	418
Витрати на логістичне адміністрування	340	358	447

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

можна відобразити скорочення логістичних витрат у таблиці 3.6 з врахуванням прогнозованих логістичних витрат.

Таблиця 3.6

**Логістичні витрати після впровадження логістичної концепції ЛТ  
у ПрАТ «Оболонь», тис. грн.**

Стаття логістичних витрат	2021	2022	2023
Витрати на збут	350,9	158,30	237,5
Складські витрати	240	289	0,00
Виробничі логістичні витрати	579	397	595
Витрати на закупівлю	630	493	739
Витрати на транспортування	482	304	418
Витрати на логістичне адміністрування	340	358	447

*Джерело: власна розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Після аналізу таблиці 3.6 стає очевидним, що впровадження концепції ЛТ призводить до повної елімінації складських витрат, що означає економію підприємством у розмірі 433,5 тис. грн. З урахуванням цієї концепції, виробництво здійснюватиметься меншими партіями і продукція відправлятиметься безпосередньо після завершення технологічного процесу виготовлення, що максимально мінімізує логістичні витрати, зокрема складські. Проведений аналіз показав, що відповідно до вихідних даних в таблиці 3.7 можна розрахувати економічний ефект.

Прорахуємо чистий дохід від реалізації продукції, чистий прибуток від реалізації продукції, врахувавши економію на складських витратах з вирахуванням витрат на закупівлю запчастин для пристрою (табл. 3.8).

Таблиця 3.7

**Вихідні дані для розрахунку економічного ефекту ПрАТ «Оболонь»  
після проведення оптимізації логістичного процесу, тис. грн.**

Показник	Значення
Плановий прибуток	2924,65
Собівартість виготовленої продукції	290,2
Витрати на запчастини на пристрій для ферментації пива	50,00
Економія складських витрат	433,5
Рентабельність продукції, %	125
Рентабельність продажів, %	1,20

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Таблиця 3.8

**Стан економічних показників внаслідок оптимізації, тис. грн.**

Показник	Значення
Чистий дохід	2634,45
Прибуток від продажів	2924,65
Економія складських витрат	433,5
Витрати на запчастини на пристрій для ферментації пива	50,00
Загальний прибуток після оптимізації	3017,95

*Джерело: розробка автора на основі даних ПрАТ «Оболонь»*

Проаналізувавши дані таблиці, можемо зазначити, що після оптимізації логістичного циклу підприємства та впровадження концепції ЛТ підприємство отримало значно вищий прибуток на 14,6% з врахуванням того, що були присутні витрати на закупівлю дороговартісних запчастин для пристрою. Абсолютне значення різниці планового та прогнозованого прибутків становить 383,5 тис. грн.

### **3.3. Управлінсько-організаційне забезпечення виконання програми та впровадження обґрунтованого заходу**

Впровадження концепції ЛТ та оптимізація внутрішньологістичного процесу виробництва на підприємстві ПрАТ «Оболонь» можна реалізувати за допомогою наступних кроків [23].

Крок 1. Аналіз поточного стану логістичного процесу в ПрАТ «Оболонь»:

- провести детальний аналіз часових витрат на кожен етап логістичного циклу виробництва у ПрАТ «Оболонь». Наприклад, аналізувати час виробництва, час перевезення, час складування та час доставки;
- визначити проблемні аспекти, що впливають на ефективність логістичного процесу у ПрАТ «Оболонь». Наприклад, можуть виникати затримки у поставках сировини, недоцільне планування запасів або неефективне управління транспортом;
- оцінити вплив цих проблем на логістичну ефективність, якість поставок та фінансову стійкість ПрАТ «Оболонь». Наприклад, затримки можуть призводити до неподачі продукції у терміни або збільшення витрат на зберігання запасів.

Крок 2. Розробка стратегії впровадження концепції ЛТ в ПрАТ «Оболонь»:

- визначити основні цілі, які ПрАТ «Оболонь» хоче досягти через впровадження концепції ЛТ. Наприклад, це можуть бути зменшення запасів, зниження затрат на логістику, підвищення якості продукції та скорочення часу доставки;
- при розробці стратегії впровадження ЛТ врахувати специфіку ПрАТ «Оболонь» та його логістичні потреби. Наприклад, зосередитись на оптимізації поставок сировини, управлінні запасами та плануванні виробництва.

Крок 3. Встановлення партнерських відносин з постачальниками та логістичними підприємствами:

- з'ясувати, які постачальники можуть бути потенційними партнерами для ПрАТ «Оболонь». Розглянути їхню репутацію, досвід у галузі поставок та здатність виконувати вимоги ЛТ;
- укласти договори з постачальниками, в яких визначите терміни поставок, якість сировини та інші умови, необхідні для успішного впровадження концепції ЛТ;
- встановити партнерські стосунки з логістичними підприємствами,

що забезпечують транспортування та доставку продукції ПрАТ «Оболонь». Обговорити з ними вимоги до доставки, маршрутизацію та інші деталі, що допоможуть забезпечити ефективність логістичного процесу.

Крок 4. Впровадження системи моніторингу та контролю логістичного процесу:

- розробити систему моніторингу, яка дозволить ПрАТ «Оболонь» отримувати регулярну інформацію про стан логістичного процесу. Наприклад, це може бути система відстеження поставок, складського обліку та інвентаризації;

- встановити механізми контролю, щоб вчасно виявляти відхилення від плану та приймати відповідні заходи. Наприклад, встановити систему сповіщень про затримки або автоматичне перенаправлення доставок при необхідності.

Крок 5. Постійне вдосконалення логістичного процесу у ПрАТ «Оболонь»:

- проводити систематичний аналіз логістичного процесу та збирайте дані для оцінки його ефективності у ПрАТ «Оболонь». Це можна зробити шляхом збору даних про час виробництва, доставки, складування та інших етапів логістики;

- аналізувати отримані дані та ідентифікувати області, де можна зробити поліпшення. Наприклад, це можуть бути затримки у поставках, проблеми зі складуванням або неефективне використання транспорту;

- застосовувати методи та інструменти для поліпшення логістичного процесу, такі як Lean-принципи, Six Sigma або інші методики ефективного виробництва. Впроваджуйте вдосконалення, спрямовані на зменшення витрат, оптимізацію запасів та підвищення якості;

- спілкуватися зі співробітниками та зацікавленими сторонами ПрАТ «Оболонь», щоб залучити їхні ідеї та пропозиції щодо поліпшення логістичного процесу. Впроваджувати конструктивний зворотний зв'язок та співпрацюйте з командою для досягнення спільних цілей;

- постійно моніторити та оцінювати результати вдосконалення, щоб переконатися, що досягнуті поліпшення справді приносять позитивні результати. Аналізуйте дані про продуктивність, витрати та задоволення клієнтів для визначення ефективності впроваджених змін;
- продовжувати цикл постійного вдосконалення, поновлюючи аналіз, визначаючи нові цілі та шукаючи можливості для подальшого покращення логістичного процесу.

Управлінсько-організаційне забезпечення та впровадження поліпшених практик управління логістичною роботою у ПрАТ «Оболонь» призводить до наступних результатів:

1) отримання синергічного результату. Зменшення часу реалізації заявок та кількості запасних працівників сприяє досягненню синергії, тобто взаємодії та взаємопосилення позитивних ефектів. Це дозволяє підприємству ефективніше використовувати ресурси та покращити продуктивність;

2) зниження розмірів складських резервів та оптимізація площ. Завдяки оптимізації управління логістичними процесами, підприємство здатне знизити розміри складських резервів і ефективно використовувати виробничі та складські площі. Це сприяє зменшенню витрат і покращенню ефективності роботи;

3) підвищення значення забезпечення уваги та якості логістичного сервісу. Впровадження поліпшених практик управління логістичними процесами допомагає підприємству забезпечувати високий рівень уваги та якості обслуговування клієнтів у логістичній сфері;

4) мінімізації витрат. Оптимізація логістичних процесів сприяє мінімізації витрат, зокрема речових, транспортних, інформаційних та валютних. Це дозволяє знизити загальні витрати підприємства та підвищити його ефективність.

Управлінсько-організаційне забезпечення та впровадження поліпшених практик управління логістичною роботою у ПрАТ «Оболонь» може мати такі результати:

- зменшення часу реалізації заявок та кількості запасних працівників, що призводить до отримання синергічного ефекту;
- зниження розмірів складських резервів та оптимізація використання виробничих та складських площ;
- підвищення значення уваги та якості логістичного сервісу;
- мінімізація витрат, пов'язаних зі складуванням, перевезенням, упаковкою та іншими логістичними витратами;
- оптимізація речових, транспортних, інформаційних та валютних потоків.

Ці результати допомагають підвищити ефективність логістичних процесів, забезпечити задоволення клієнтів та покращити фінансові показники даної компанії.

### **Висновки до розділу 3**

Програма діяльності підприємства щодо функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь» є важливим інструментом для удосконалення їхньої транспортної діяльності. Ця програма включає ряд заходів і поліпшень, спрямованих на оптимізацію логістичних процесів, забезпечення ефективної доставки та підвищення якості обслуговування.

Обґрунтування доцільності впровадження заходів поліпшення включає оцінку потенційних вигод і позитивних впливів цих заходів на основні показники діяльності підприємства. Це може включати зменшення транспортних витрат, скорочення часу доставки, підвищення задоволення клієнтів та покращення загальної продуктивності. Аналіз впливу цих заходів допомагає підтвердити необхідність їх впровадження та визначити пріоритети для досягнення кращих результатів.

Управлінсько-організаційне забезпечення виконання програми та впровадження обґрунтованих заходів передбачає розробку планів дій, розподіл відповідальності та координацію зусиль між різними підрозділами

підприємства. Ефективне управління і координація гарантує успішну реалізацію програми, виконання запланованих заходів і досягнення поставлених цілей щодо удосконалення функціональної сфери транспортування.

Загальний висновок полягає в тому, що програма діяльності та впровадження обґрунтованих заходів поліпшення в функціональній сфері транспортування ПрАТ «Оболонь» мають значний потенціал для покращення транспортних процесів та підвищення ефективності підприємства. Ефективне управління та координація дозволять досягти успіху в реалізації програми та досягнути кращих результатів у галузі транспортування.

## ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Кваліфікаційна робота присвячена організації функціональної сфери транспортування на підприємстві. Під час дослідження було виявлено, що ефективна організація транспортування відіграє ключову роль у забезпеченні безперебійного руху матеріальних ресурсів та виробничих потоків.

Здійснення правильної організації транспортування вимагає врахування різних аспектів, таких як оптимальне використання транспортних засобів, розкладу руху, маршрутизації та вибору найкоротшого шляху. Для цього було проведено дослідження та аналіз різних підходів до організації транспортної системи, враховуючи специфіку підприємства.

З метою оптимізації функціональної сфери транспортування, було розроблено детальну стратегію, включаючи планування маршрутів, розкладу та контролю за транспортними засобами. Важливим аспектом організації було забезпечення ефективного використання ресурсів, таких як паливо, час та працівники.

Результати дослідження показали, що правильна організація функціональної сфери транспортування сприяє зниженню витрат та оптимізації процесу перевезень. Вона також сприяє зменшенню затримок, покращенню якості обслуговування та підвищенню загальної продуктивності підприємства.

Для успішної організації функціональної сфери транспортування рекомендується використовувати сучасні інформаційні технології, такі як системи глобального позиціонування (GPS), транспортні управлінські системи (TMS) та електронні системи моніторингу. Впровадження цих технологій дозволить забезпечити точне відстеження руху транспортних засобів, планування оптимальних маршрутів та миттєвий обмін інформацією між водіями, диспетчерами та іншими структурними підрозділами підприємства.

Крім того, важливо встановити ефективну систему контролю за виконанням транспортних задач, що включає в себе моніторинг виконання розкладу руху, перевірку якості обслуговування та вчасну відправку та доставку товарів. Для цього можуть бути використані різні методи, включаючи аудиторські перевірки, зворотний зв'язок від клієнтів та впровадження системи ключових показників ефективності (KPI).

У висновку до роботи можна зазначити, що організація функціональної сфери транспортування на підприємстві є важливим аспектом успішної діяльності. Це вимагає уваги до оптимального використання ресурсів, розробки стратегії та впровадження сучасних інформаційних технологій. Правильна організація транспортування сприяє зниженню витрат, покращенню якості обслуговування та підвищенню продуктивності підприємства. Врахування цих аспектів та впровадження рекомендацій дозволить досягти успіху в функціональній сфері транспортування на підприємстві.

Удосконалення функціональної сфери транспортування ПрАТ «Оболонь» є важливим напрямком розвитку, спрямованим на покращання ефективності логістичних процесів. Результати досліджень та впровадження поліпшених практик управління транспортуванням на підприємстві свідчать про наступне:

Запровадження сучасних технологій управління транспортними потоками сприяло оптимізації маршрутів та зменшенню часу доставки. В результаті підприємство забезпечує швидку та точну доставку товарів, що позитивно впливає на репутацію компанії та задоволення клієнтів.

Впровадження автоматизованих систем управління транспортними процесами дозволило підприємству ефективно використовувати ресурси, знизити витрати та уникнути зайвих витрат на транспорт та паливо.

Оптимізація складських процесів та координація з транспортними засобами дозволяють підприємству забезпечувати своєчасну доставку товарів із складу до клієнтів, що знижує час простою транспорту та покращує

сервіс для клієнтів.

Впровадження моніторингових систем та використання GPS-технологій дозволяють контролювати рух транспортних засобів, що сприяє підвищенню безпеки та ефективного планування маршрутів.

Налагодження співпраці з логістичними партнерами та постачальниками транспортних послуг дозволяє підприємству забезпечувати надійну та швидку транспортування товарів, покращує ризики затримок та збільшує гнучкість у плануванні та виконанні логістичних операцій.

Впровадження поліпшених практик управління транспортуванням у ПрАТ «Оболонь» матиме значний позитивний вплив на його ділову активність. Запровадження сучасних технологій, автоматизованих систем та співпраця з логістичними партнерами дозволяють підприємству забезпечувати ефективну та економічно вигідну транспортування товарів, покращуючи якість обслуговування клієнтів та підвищуючи конкурентоспроможність на ринку.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Логістика: навчальний посібник / О.В. Безсмертна, О.О. Мороз, Т.М. Білоконь, І.В. Шварц. Вінниця: ВНТУ, 2018. 161 с.
2. Функціональна логістика: робоча програма для студентів спеціальності 073 «Менеджмент» першого (бакалаврського) / уклад. Т.О. Колодізева, О.В. Авраменко. Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2017. 93 с.
3. Марченко В.М. Логістика: Підручник / В.М. Марченко, В.В. Шутюк. К.: Видавничий дім «Артек», 2018. 312 с.
4. Кислий В.М., Біловодська О.А., Олефіренко О.М., Соляник О.М. Логістика: Теорія та практика: навч. посіб. К: Центр учбової літератури, 2010. 360 с.
5. Нефедов Н.А., Черепаха О.С. Визначення критерію оптимальності схем доставки товарів народного споживання. *Автомобильный транспорт*. Сб. научн. тр. Харьков: ХГАДУ. 2006. Вип. 19. С. 62-65.
6. Андрушкевич З.М. Удосконалення інформаційного забезпечення логістичних потоків на підприємстві. *Вісник Хмельницького національного університету*. Економічні науки. 2019. № 2. С. 91-95.
7. Алькема В.Г. Парадигма управління логістичною діяльністю сучасних організацій. URL: <https://snku.krok.edu.ua/index.php/vcheni-zapiski-universitetu-krok/article/view/507>.
8. Глогусь О. Логістика: навч. посіб. Тернопіль. 2018. 166 с.
9. Градус нахилу: ринок алкоголю спиняє падіння, а подекуди починає зростати. URL: <https://delo.ua/business/gradus-naxilu-rinok-alkogolyu-spinyaje-padinnya-a-podekudi-pocinaje-zrostati-413284/>.
10. Федорова В.О., В.В. Блага. Логістика: навчальний посібник. Харків: ФОП Бровін О.В., 2019. 153 с.
11. Дикань В.Л., Заєць Г.П. Організаційно-економічне забезпечення ефективної діяльності підприємств: логістичний підхід. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2019. № 65. С. 9-18.

12. Жарська І.О. Логістика: навч. посіб. Одеса: Одеський національний економічний університет, 2019. 209 с.
13. Кононенко А.В. Логістика: навчальний посібник до виконання практичних робіт. Харків: Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського, 2019. 56 с.
14. Іртищева І.О., Носар А.А. Інноваційні тренди у сфері складської логістики та їх вплив на розвиток регіональних економічних систем. *Вісник ХНАУ*. Серія: Економічні науки. 2021. Т.1. № 2. С. 12-22.
15. Ковальова Е. Нова функція на «старому» виробництві. *Логістика і система*. № 1. 2014. С. 12-15.
16. Логістика: навч.посіб. / Л.С. Безугла, Н.І. Юрченко, Т.В. Ільченко, І.М. Пальчик, Д.В. Воловик. Дніпро: Пороги, 2021. 252 с.
17. Кононенко А.В., Романенков Ю.О., Гатило В.П. Логістика: навч. посіб. Харків: Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського. 2019. 56 с.
18. Крикавський Є. Логістика та управління ланцюгами поставок: навч. посіб. Львів : Видавництво Львівської політехніки. 2017. 844 с.
19. Крикавський Є., Похильченко О., Фертч М. Логістика та управління ланцюгами поставок: навч. посіб. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. 844 с.
20. Марченко В.М., Шутюк В.М. Логістика: підруч. Київ: Видавничий дім «Артек». 2018. 312 с.
21. Михаліцька Н.Я., Верескля М.Р. Логістичний менеджмент: навч. посіб. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2020. 440 с.
22. Науменко М.О. Логістика як інструмент конкурентоспроможності підприємства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 61. С. 129-135.
23. Офіційний сайт ПрАТ «Оболонь». URL: <https://obolon.ua/ua>.
24. Паласюк Б. Логістичне управління підприємством: сутність і

основні засади. *Галицький економічний вісник*. 2012. № 3 (36). С. 166-170.

25. Петухова О.М., Ткачук О.С. Удосконалення організації логістичних процесів на складі підприємства. *Ефективна економіка*. 2018. № 1. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6045> (дата звернення: 18.06.2023).

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

27. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: навчальний посібник для вузів. Київ: Центр учбової літератури, 2008. 224 с.

28. Смирнова Н.В. Сутність і значення логістичної діяльності в системі менеджменту організації. *Науковий вісник Ужгородського Національного університету*. 2018. Випуск 20. Частина 3. С. 54-59.

29. Репіч Т.А., Великий Д.Ю. Оптимізація логістичної інфраструктури міжнародних вантажних перевезень. *Ефективна економіка*. 2017. № 1. С. 152-158.

30. Нагорний Є.В., Шраменко Н.Ю. Аналіз критеріїв ефективності функціонування логістичних систем при доставці вантажів. *Міжвузівський збірник «Наукові нотатки»*. Луцьк, 2010. Вип. № 28. С. 353-357.

31. Сокур І.М., Сокур Л.М., Герасимчук В.В. Транспортна логістика: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. К.: Центр учбової літератури, 2009. 222 с.

32. Федоренко М.М. Вдосконалення процесів управління маркетингово-логістичною діяльністю з урахуванням сучасних тенденцій ринкового розвитку. *Вісник Хмельницького національного університету*. Економічні науки. 2021. № 6. Том 2. С. 124-129.

33. Фінансова звітність ПрАТ «Оболонь» за 2021-2022 рр. URL: <https://obolon.ua/files/shareholders/d08740e2fccef4edfac5892c28332cdc.pdf>.

34. Шевців Л.Ю. Логістичні витрати підприємства: формування та оцінювання: підруч. Львів, 2011. 244 с.

35. Тюріна Н.М., Гой І.В., Бабій І.В. Логістика: навч. посіб. К.: «Центр учбової літератури», 2015. 392 с.

36. Смірнов І., Косарева Т. Транспортна логістика. Навчальний посібник. К.: Видавничий центр навчальної літератури, 2018. 224 с.

37. Principles of logistics management. A functional analysis of physical distribution systems Hardcover. January 1, 1966.

38. Пономаренко В.С., Таньков К.М., Лепейко Т.І. Логістичний менеджмент: підручник / За ред. д-ра екон. наук, проф. В.С. Пономаренка. Харків: ВД «ІНЖЕК», 2010. 440 с.

## ДОДАТКИ

Додаток А

## Консолідований баланс

### (Звіт про фінансовий стан) на 31 грудня 2022 р.

	Дата (рік, місяць, число)	КОДИ
Підприємство <u>ПРАТ "Оболонь"</u>	за ЄДРПОУ	2023 04 05
Територія <u>Київська</u>	за КОАТУУ	05391057
Організаційно-правова форма господарювання <u>Акціонерне товариство</u>	за КОПФГ	8038000000
Вид економічної діяльності _____	за КВЕД	11.05; 11.01; 11.06
Середня кількість працівників <sup>1</sup> _____		
Адреса, телефон <u>м. Київ, вул. Богатирська, 3</u>		
Одиниця виміру: тис. грн. без десятичного знаку (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)		
Складено (зробити позначку «х» у відповідній клітинці):		
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку		
за міжнародними стандартами фінансової звітності		

V

Форма № 1 Код за ДКУД

1891001

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи	1000	4 245	3 523
первісна вартість	1001	44 059	44 066
накопичена амортизація	1002	(39 814)	(40 543)
Незавершені капітальні інвестиції	1005	63 758	109 875
Основні засоби	1010	4 067 871	3 814 672
первісна вартість	1011	12 043 666	12 120 790
знос	1012	(7 975 795)	(8 306 118)
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	18 747	18 773
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Інші необоротні активи	1090	14	14
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1095</b>	<b>4 154 636</b>	<b>3 946 857</b>
<b>II. Оборотні активи</b>			
Заласи	1100	1 040 911	1 134 000
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	417 089	580 193
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	52 838	157 790
з бюджетом	1135	72 919	64 943
у тому числі з податку на прибуток	1136	3 350	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	13 978	9 311
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	29 122	152 794
Витрати майбутніх періодів	1170	-	-
Інші оборотні активи	1190	11 950	9 308
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1195</b>	<b>1 638 807</b>	<b>2 108 339</b>
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>	<b>1200</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Баланс</b>	<b>1300</b>	<b>5 793 443</b>	<b>6 055 196</b>

Капітал та зобов'язання	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
<b>I. Власний капітал</b>			
Зареєстрований капітал	1400	73 144	73 144
Капітал у дооцінках	1405	2 293 845	2 150 864
Додатковий капітал	1410	695	8 353
Емісійний дохід	1411	8 353	8 353
Накопичені курсові різниці	1412	(7 658)	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	188 568	1 446 230
Вилучений капітал	1430	(13 580)	(13 580)
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1495</b>	<b>2 542 672</b>	<b>3 665 011</b>
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	388 485	423 886
Довгострокові кредити банків	1510	677 838	562 519
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
Цільове фінансування	1525	-	-
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1595</b>	<b>1 066 323</b>	<b>986 405</b>
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	868 793	226 627
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	116 751	92 695
товари, роботи, послуги	1615	794 275	475 713
розрахунками з бюджетом	1620	131 216	189 871
у тому числі з податку на прибуток	1621	258	84 378
розрахунками зі страхування	1625	5 316	5 020
розрахунками з оплати праці	1630	22 719	140 898
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	175 676	164 925
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	1 876	-
Поточні забезпечення	1660	36 950	85 257
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	30 876	30 773
<b>Усього за розділом III</b>	<b>1695</b>	<b>2 164 448</b>	<b>1 403 780</b>
<b>IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття</b>			
	1700	-	-
<b>Баланс</b>	<b>1900</b>	<b>5 793 443</b>	<b>6 055 196</b>

Керівник

Головний бухгалтер



Булах І.

Бахов І.

# Консолідований звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 2022 рік

Підприємство	ПрАТ "Оболонь" (найменування)	Дата (рік, місяць, число) за ЄДРПОУ	КОДИ		
			2023	04	05
			06391057		
		Форма № 2	Код за ДКУД	1801003	

## 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	8 649 174	5 986 592
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(5 751 536)	(4 812 733)
<b>Валовий:</b>			
прибуток	2090	2 897 638	1 173 859
збиток	2095		
Інші операційні доходи	2120	19 467	63 500
Адміністративні витрати	2130	(470 629)	(423 695)
Витрати на збув	2150	(894 010)	(790 218)
Інші операційні витрати	2180	(53 808)	(18 439)
<b>Фінансовий результат від операційної діяльності:</b>			
Прибуток	2190	1 708 660	5 007
збиток	2195		
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	15 956	174
Інші доходи	2240	-	32 680
Фінансові витрати	2250	(128 689)	(188 451)
Втрати (доходи) від участі в капіталі	2255	(10 819)	-
Інші витрати	2270	(150 513)	-
<b>Фінансовий результат до оподаткування:</b>			
прибуток	2290	1 434 795	
збиток	2295		(150 590)
Дохід (Витрати) з податку на прибуток	2300	(320 114)	19 789
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
<b>Чистий фінансовий результат:</b>			
прибуток	2350	1 114 681	
збиток	2355		(130 821)

## 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	-	-
Накопичен курсові різниці	2410	4 436	(503)
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	3 222	-
<b>Інший сукупний дохід до оподаткування</b>	<b>2450</b>	<b>7 658</b>	<b>(503)</b>
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
<b>Інший сукупний дохід після оподаткування</b>	<b>2460</b>	<b>7 658</b>	<b>(503)</b>
<b>Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)</b>	<b>2465</b>	<b>1 122 339</b>	<b>(131 324)</b>

ПрАТ «ОБОЛОНЬ»  
 Консолідована фінансова звітність  
 31 грудня 2022 року

### III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	3 617 382	3 389 517
Витрати на оплату праці	2505	953 060	728 365
Відрахування на соціальні заходи	2510	182 848	154 432
Амортизація	2515	383 029	402 242
Інші операційні витрати	2520	1 482 506	1 382 934
<b>Разом</b>	<b>2550</b>	<b>6 518 826</b>	<b>6 057 490</b>

### IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	325 127	325 127
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	325 127	325 127
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	3,4284	(0,4024)
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	3,4284	(0,4024)
Дивіденди на одну просту акцію, грн.	2650	-	-

Керівник

Головний бухгалтер



Булах І.

Бахов І.