

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СУМСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ І МЕНЕДЖМЕНТУ**

**Кафедра економіки та підприємництва
імені професора І.М. Брюховецького**

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

освітній ступінь – «Магістр»

**на тему: «Удосконалення логістичного забезпечення
транспортного підприємства»**

Виконав:

Борщов Андрій Олександрович
здобувач вищої освіти за спеціальністю
076 «Підприємництво, торгівля та біржова
діяльність»

Керівник:

Башлай Сергій Вікторович
к.е.н., доцент кафедри економіки та
підприємництва імені професора
І.М. Брюховецького

Рецензент:

Суми - 2023

СУМСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет	<u>Економіки і менеджменту</u>
Кафедра	<u>Кафедра економіки та підприємництва</u>
Освітній ступінь	<u>імені професора І.М. Брюховецького</u>
Спеціальність	<u>«Магістр»</u>
	<u>076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»</u>

Затверджую:

Завідувач кафедри _____

(посада, ПІБ)

«_____» «_____» 20____ р.

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ

Борщову Андрію Олександровичу

- Тема роботи:** Удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства
- База практичного дослідження:** ТОВ «Аса Транс» м. Суми

керівник роботи Башилай Сергій Вікторович, кандидат економічних наук, доцент

затверджена наказом по університету від «_____» _____ 20____ р. № _____

3. Строк подання студентом закінченого проекту (роботи) «_____» _____ 202____ р.

4. Вихідні дані до проекту (роботи):

первинні та зведені документи, реєстри синтетичного та аналітичного обліку, статутні та установчі документи, фінансова, статистична звітність досліджуваного підприємства, законодавчо - нормативні акти з питань діяльності суб'єктів господарювання, монографії, фахові наукові статті та доповіді на міжнародних науково-практичних конференціях з питань удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства.

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

- дослідити теоретико-методичну складову поняття «логістичне забезпечення» та визначити чинники, що впливають на ефективність його використання в транспортному підприємстві;
- надати організаційно-економічну характеристику ТОВ «Аса Транс»;
- провести дослідження стану логістичного забезпечення транспортного підприємства та ефективності його використання;
- запропонувати практичні заходи з удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства;
- провести оцінку ефективності запропонованих заходів та визначити їх прогнозований вплив на основні економічні показники підприємства;
- сформулювати висновки.

6. Дата видачі завдання: «_____» _____ 20____ р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту(роботи)	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Обґрунтування теми дослідження, визначення об'єкту, предмету дослідження,	<i>Вересень 2022 р.</i>	виконано
2	Формулювання мети та завдань дипломної роботи, складання плану-графіку роботи.	<i>Жовтень 2022 р.</i>	виконано
3	Вивчення та узагальнення літературних джерел з теми дослідження, опрацювання законодавчої та нормативної бази	<i>Листопад – Грудень 2022 р.</i>	виконано
4	Узагальнення теоретичного матеріалу з обраної теми дослідження, характеристика методичних підходів дослідження питання.	<i>Січень – Лютий 2023 р.</i>	виконано
5	Оформлення теоретичної частини дипломної роботи, постановка завдання для аналітичної частини, проектування можливостей вдосконалення досліджуваної проблеми	<i>Березень – Квітень 2023 р.</i>	виконано
6	Збір та обробка фактичного матеріалу, узагальнення результатів аналізу застосування досліджуваного питання в об'єкті практики	<i>Травень – Серпень 2023 р.</i>	виконано
7	Визначення шляхів вдосконалення досліджуваної проблеми, економічне обґрунтування пропозицій	<i>Вересень – Жовтень 2023 р.</i>	виконано
8	Завершення проектної частини дипломної роботи, формулювання висновків та узгодження з керівником	<i>Листопад- Грудень 2023 р.</i>	виконано
9	Підготовка доповіді, презентації до дипломної роботи та її попередній захист	<i>Листопад 2023 р</i>	виконано
10	Перевірка на автентичність. Оформлення супровідних документів	<i>Листопад 2023 р</i>	виконано
11	Представлення дипломної роботи на кафедрі, в деканат	<i>Листопад 2023р.</i>	виконано
12	Захист дипломної роботи в ЕК	<i>Грудень 2023 р.</i>	виконано

Студент _____
(підпис)

А.О. Борищов

Керівник роботи _____
(підпис)

С.В. Башилай

Перевірку на автентичність проведено.

Н.М. Баранік

Дипломна робота допущена до захисту

(підпис)

М.О. Лищенко

АНОТАЦІЯ

Борщов А.О. Удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства.

Кваліфікаційна робота зі спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність», СНАУ, Суми-2023 р. – Рукопис.

В кваліфікаційній роботі розглянуто питання удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства. Досліджено теоретико-методичні аспекти логістичного забезпечення транспортного підприємства; результативність використання логістичного забезпечення транспортним підприємством ТОВ «Аса Транс»; запропоновані шляхи удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства ТОВ «Аса Транс».

Детально розглянуті ключові моменти логістичного забезпечення транспортного підприємства. Подана загальна характеристика транспортного підприємства; проведено дослідження результативності логістичного забезпечення транспортного підприємства; здійснена оцінка поточного стану логістичного забезпечення транспортного підприємства; розроблені шляхи удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства ТОВ «Аса Транс». Досліджувався вплив використання сервісів Ant Logistic та Goodloading як фактор підвищення результативності логістичного забезпечення транспортного підприємства.

Встановлено, що незважаючи на загальне зростання кількості виконаних замовлень, ефективність роботи ТОВ «Аса Транс» погіршилася через збільшення частки запізнених поставок. Впливовими факторами на таку ситуацію є відсутність відповідного програмного забезпечення або технологій для розробки оптимальних маршрутів, які можуть вплинути на час доставки.

В результаті проведених досліджень ефективності використання наявних транспортних засобів ТОВ «Аса Транс» було визначено наступні шляхи удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства – це підвищення рівня завантаженості транспортних засобів та зменшення частки виконаних замовлень із запізненнями. Провівши удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства, для транспорту вантажопідйомністю до 22 тонн очікується незначне зростання на 0,5% у 2024-2025 роках, а потім стабілізація на рівні 10% у 2026-2028 роках. Для транспорту до 10 тонн прогнозовано поступове зростання з 5% у 2024 році до 20% у 2027-2028 роках. Найбільше зростання передбачається для вантажівок меншої вантажопідйомності: до 5 тонн та до 2 тонн. Для них прогнозують підвищення надходжень на 15-25% до 2028 року. Це може бути пов'язано з тим, що саме невеликі вантажівки частіше використовуються для доставки товарів на невеликій відстані і, відповідно, їм вигідніше користуватися сервісами оптимізації логістики.

Ключові слова: логістики, транспортна логістика, транспорт, логістичне управління, логістичне забезпечення, підприємництво, бізнес, транспортні системи, інформаційні технології, логістичні сервіси, економіка, промисловість.

SUMMARY

Borshchov A.O. Improvement of logistics support of the transport enterprise.

Qualification work in the specialty 076 Entrepreneurship, trade and exchange activities, SNAU, Sumy-2023 - Manuscript.

The qualification work considers the issues of improving the logistics support of a transport enterprise. The theoretical and methodological aspects of logistics support of the transport enterprise; the effectiveness of the use of logistics support by the transport enterprise «Asa Trans» LLC; ways to improve the logistics support of the transport enterprise «Asa Trans» LLC are investigated.

The key points of logistics support of a transport enterprise are considered in detail. A general description of the transport enterprise is presented; a study of the effectiveness of the logistics provision of the transport enterprise is carried out; an assessment of the current status of the logistics provision of the transport enterprise is carried out; ways to improve the logistics provision of the transport enterprise «Asa Trans» LLC are developed. The influence of using the Ant Logistic and Goodloading services as a factor in improving the efficiency of logistics support of a transport enterprise was studied.

It is established that despite the overall increase in the number of completed orders, the efficiency of Asa Trans LLC has deteriorated due to an increase in the share of late deliveries. Influential factors in this situation are the lack of appropriate software or technologies for developing optimal routes that can affect delivery times.

As a result of the study of the efficiency of the use of existing vehicles of Asa Trans LLC, the following ways to improve the logistics support of the transport company were identified: increasing the level of vehicle utilization and reducing the share of late orders. After improving the logistics support of the transport company, a slight increase of 0.5% is expected for vehicles with a carrying capacity of up to 22 tons in 2024-2025, and then stabilization at 10% in 2026-2028. For vehicles up to 10 tons, a gradual increase from 5% in 2024 to 20% in 2027-2028 is forecast. The largest growth is expected for smaller trucks: up to 5 tons and up to 2 tons. They are expected to increase revenues by 15-25% by 2028. This may be due to the fact that small trucks are more often used to deliver goods over short distances and, accordingly, it is more profitable for them to use logistics optimization services.

Keywords: logistics, transport logistics, transport, logistics management, logistics provision, entrepreneurship, business, transport systems, information technology, logistics services, economy, industry.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1 Теоретико-методичні аспекти логістичного забезпечення транспортного підприємства	10
РОЗДІЛ 2 Дослідження результативності використання логістичного забезпечення транспортним підприємством ТОВ «Аса Транс»	20
2.1 Організаційно-економічна характеристика транспортного підприємства	20
2.2 Оцінка результативності логістичного забезпечення транспортного підприємства	28
2.3 Оцінка поточного стану логістичного забезпечення транспортного підприємства	33
РОЗДІЛ 3 Шляхи удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства ТОВ «Аса Транс»	40
3.1 Визначення шляхів удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства	40
3.2 Запровадження ефективних логістичних рішень по удосконаленню використання транспорту на підприємстві	48
3.3 Результативність заходів по удосконаленню логістичного забезпечення транспортного підприємства	54
ВИСНОВКИ	61
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	64
ДОДАТКИ	69
Додаток А Фінансова звітність ТОВ «Аса Транс» за 2022 рік	
Додаток Б Свідоцтво №12-2042 «Мурашина логістика»	
Додаток В Апробація результатів дослідження	
Додаток Г Апробація результатів дослідження	

ВСТУП

Актуальність теми. Логістика є частиною процесу системи постачання підприємства, в якій ефективно планування, виконання та контроль над її головними етапами, містить у собі також і зберігання, і рух товарів та продукції підприємства. Крім того, логістична система підприємства включає спрямованість пов'язаних з цим послуг та інформаційних потоків з місця постачання аж до кінцевого споживача, із здійсненням усіх вимог клієнта.

Транспорт є однією з головних складових логістичної системи підприємства, оскільки жодна організація неспроможна належним чином функціонувати без послуг постачання та доставки готових товарів та виробленої продукції споживачам. Використання логістики в управлінні ресурсами дозволяє забезпечити високий рівень функціонування підприємства та оптимізувати витрати часу на процес виробництва, в залежності від зовнішніх факторів впливу.

У процесі продажу готової продукції основною проблемою організації транспортних послуг є оптимізація маршруту доставки і її транспортування. Залежно від цього фінансові та часові витрати будуть різними.

Необхідність у вдосконаленні системи транспортної логістики промислового підприємства обумовлює актуальність і об'єктивність розглянутої теми.

Вагомий внесок у дослідження питань логістичного забезпечення транспортних підприємств, а також розвитку транспортної логістики викладено у працях зарубіжних і вітчизняних учених таких як: Advokatova N.O., Boiarchuk A.I. [1], Petrenko O. I., Potapovska M. O. [6], Semenova S., Fomina O., Moshkovska O. [7], Witman D. [8], Буркинський Б.В., Нікішина О.В., Лисюк В.М. [16], Данилюк Т., Ющишина Л., Мохнюк А. [18], Васелевський М., Білик І., Дейнега О., Крикавський Є., Якимишин Л. [20], Костирко А. Г., Живченко К. В., Демчишин В. Д. [23] та ін.

Разом з тим окремі питання потребують деталізації й конкретизації для адаптування класичних процесів логістичного забезпечення в транспортному підприємстві в сучасних умовах господарювання в Україні.

Мета і завдання дослідження. Мета полягає в систематизації існуючих підходів до удосконалення застосування логістики в підприємницькій діяльності господарюючих суб'єктів, теоретичне обґрунтування та розробка власного варіанту удосконалення логістики з урахуванням специфіки обраної галузі

Для досягнення зазначеної мети потрібно виконати наступні **завдання**:

- дослідити теоретико-методичну складову поняття «логістичне забезпечення» та визначити чинники, що впливають на ефективність його використання в транспортному підприємстві»;
- надати організаційно-економічну характеристику ТОВ «Аса Транс»;
- провести дослідження стану логістичного забезпечення транспортного підприємства та ефективності його використання;
- запропонувати практичні заходи з удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства;
- провести оцінку ефективності запропонованих заходів та визначити їх прогнозований вплив на основні економічні показники підприємства.

Об'єктом дослідження є процес управління логістичним забезпеченням транспортного підприємства.

Предмет дослідження - особливості удосконалення логістичного забезпечення на діючому транспортному підприємстві ТОВ «Аса Транс».

Елементами наукової новизни одержаних результатів роботи є наукове обґрунтування пропозицій щодо удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства, а саме запровадження концепцію «мурашиної логістики». В цілому впровадження концепції «мурашиної логістики» сприяє створенню добре організованої та ефективної системи управління, що максимізує результативність та сприяє досягненню стратегічних цілей транспортного підприємства.

Практичне значення одержаних результатів визначається обґрунтованими науково-практичними пропозиціями по запровадженню концепції «мурашиної логістики» шляхом запровадження хмарного сервісу від Ant Logistic, тобто транспортному підприємству не потрібно закуповувати додаткове програмне забезпечення, а використовувати наявну розробку у власному браузері.

При написанні кваліфікаційної роботи використовувались такі **методи дослідження** індукція і дедукція; абстрактно-логічний (узагальнення результатів аналізу і формування висновків за кожним розділом та загальних); аналізу та синтезу (систематизація тенденцій) та інші загальноприйняті статистичні методи.

Робота виконувалась у відповідності до вимог, визначених методичними рекомендаціями кафедри економіки та підприємництва імені професора І.М. Брюховецького і факультету економіки і менеджменту СНАУ.

Апробація результатів кваліфікаційної роботи. Положення кваліфікаційної роботи доповідалися автором на 2-х науково-практичних конференціях.

1. Борщов А. О. Принципи логістичного забезпечення транспортного підприємства. Матеріали науково-практичної конференції викладачів, аспірантів та студентів Сумського НАУ (25-28 квітня 2023 р.). Суми, 2023. С. 481.

2. Борщов А. О. Застосування діагностичних засобів у логістиці та їх поширення на системи транспорту. Матеріали науково-практичної конференції викладачів, аспірантів та студентів Сумського НАУ (25-28 Листопада 2023 р.). Суми, 2023. С.

Публікації. За матеріалами кваліфікаційної роботи опубліковано 2 тези у матеріалах науково-практичних конференцій.

Структура і обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел з 35 найменувань. Основний текст викладений на 65 сторінках комп'ютерного тексту, робота містить 23 таблиці, 4 рисунки та 4 додатки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Діяльність будь-якого промислового підприємства тісно пов'язана з необхідністю транспортування вантажів.

На сьогоднішній день спостерігається використання на підприємствах роз'єднаної системи передачі інформації між учасниками логістичних ланцюжків. Що призводить до зростання трансформаційно-трансакційних витрат, а також до збільшення логістичного циклу. Крім того, відсутність можливості у власника вантажу здійснювати контроль процесу доставки стає однією з причин виникнення спірних ситуацій.

Транспорт є однією з головних складових логістичної системи підприємства, оскільки жодна організація неспроможна належним чином функціонувати без послуг постачання та доставки готових товарів та виробленої продукції споживачам. Використання логістики в управлінні ресурсами дозволяє забезпечити високий рівень функціонування підприємства та оптимізувати витрати часу на процес виробництва, в залежності від зовнішніх факторів впливу [17, с. 12].

Система логістики підприємства є одним з найбільш складних і в той же час добре функціонуючих механізмів, що поєднують різні елементи. Робота цього механізму без перерви багато в чому визначається точно виміряною роботою кожного з його складових елементів, ключем до якого є бездоганність використовуваних методів і технологій, що, отже, визначає необхідність вивчення механізму логістики і системи на кожному підприємстві.

У сучасному світі відбувається стрімке зростання виробництва, розширення номенклатури товарів, вироблених різними підприємствами, створення складів, що, в свою чергу, впливає на зростання товарообігу підприємства. Все це підвищує роль логістики в управлінні підприємством.

Актуальність вивчення ролі логістики в управлінні підприємством обумовлена процесом глобалізації самого виробничого і товарного сектора [18], у зв'язку з чим зростає значення логістики на будь-якому підприємстві, так як значну частину витрат часто складають, наприклад, витрати на транспорт. Так, якщо підприємство з метою скорочення витрат на виробництво шукає найбільш дешеві ресурси за межами країни, то в даному випадку значно підвищується частка витрат на логістику.

У зв'язку з широтою і багатоаспектністю даної проблеми, необхідно комплексне вивчення функцій і цілей застосування системи логістики на підприємстві в кожному окремому конкретному випадку.

Логістика являє собою важливу роботу, яка розкриває широкі здібності з метою використання як людських, так і матеріальних ресурсів, які, в свою чергу, впливають на національне виробництво в цілому.

Проте, робота в області логістики ніяк не обмежується тільки лише даними тенденціями, вона є більш багатогранною. Логістична робота, крім того, містить у собі діяльність по керівництву кадровим забезпеченням підприємства, торговельну діяльність, організацію систем інформації і т.д., [22, с. 104].

Особлива новизна підходу логістики в управлінні підприємством пов'язана з обмеженими взаємовідносинами всіх перерахованих сфер діяльності з метою формування гармонійно пов'язаних товаропровідних організаційних систем, при цьому легких в управлінні і проявляють високий рівень ефективності в роботі.

Практика високорозвинених країн в економічній сфері і великих підприємств в Україні показує, що логістика займає важливу нішу в бізнес-процесах сучасних підприємств. Ефективний розвиток різноманітних бізнес-процесів, їх здатність до конкуренції як на зовнішніх, так і на внутрішніх ринках в значній мірі визначається сформованою системою логістики підприємства і розвиненістю менеджменту логістики підприємства в цілому [24, с. 54].

Логістика являє собою частину процесу системи поставок підприємства, в якій ефективно планування, виконання і контроль над її головними етапами, містить в собі також і зберігання, і рух товарів і продукції вироблених

підприємством. Крім того, логістична система підприємства включає в себе спрямованість пов'язаних з цим послуг та інформаційних потоків з місця поставки аж до кінцевого споживача, із здійсненням всіх вимог клієнта. Транспорт є однією з головних складових логістичної системи підприємства, так як жодна організація не може належним чином функціонувати без послуги доставки готових товарів і виробленої продукції споживачам. Дії в області логістики управління ресурсами дозволяє забезпечити високий рівень пристосованості підприємства і витрати часу на реорганізаційний процес або процес виробництва відповідно до зовнішніх факторів впливу [33].

Взаємодія різних компонентів логістичної системи підприємства проводиться відразу на декількох рівнях: фінансовому, економічному, промисловому і т.д. Застосування логістичної системи дозволяє прискорити процедуру отримання інформаційних даних і збільшує рівень сервісу виробничого циклу.

На даному етапі дослідження виникає необхідність почати роботу з розгляду таких понять, як система транспортної логістики та її складові, логістика (класифікація, оцінка, параметри), транспортно-логістичні послуги.

Багато дослідників зупиняються на тому, що семантика слова «логістика» (англ. - logistics) сходить до Стародавньої Греції, де «logistike» означало «лічильне мистецтво» або «мистецтво міркування, обчислення [31, с. 309].

В даний час не існує загальноприйнятого визначення терміну «логістика» ні в світі, ні в Україні. Більшість вітчизняних фахівців під логістикою розуміють науку про планування, контроль і управління транспортуванням, зберіганням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, які виконуються в процесі доставки сировини і матеріалів на завод-виробник, внутрішньозаводської обробки сировини, і матеріали і напівфабрикати, обробка готової продукції для споживача відповідно до інтересами і вимогами останнього, а також передача, зберігання та обробка відповідної інформації.

У більш широкому сенсі поняття логістики можна інтерпретувати як сучасну методологію і управління потоками всіх взаємопов'язаних типів, що виникають в ході господарської діяльності як єдиного суб'єкта.

Таким чином, логістика розглядає весь цикл економічної діяльності в цілому: від вибору доцільних виробничих завдань, визначення ефективних методів їх вирішення, управління застосуванням цих методів до організації та управління процесами продажів і реалізації товарів [31, с. 310].

Незважаючи на те, що логістика розглядає проблему управління економічною діяльністю в цілому, через різну фізичну природу керованих матеріальних і нематеріальних потоків існують функціональні розділи або області логістичного управління, наприклад: інвентарна логістика, транспортна логістика, закупівельна логістика, збутова (логістична) логістика, логістика виробничих процесів, складська логістика, інформаційна логістика.

Головною ідеєю, що лежить в основі логістичного підходу до організації та управління економічною діяльністю, є інтеграція. Це пов'язано з тим, що потоки матеріалів, ресурсів, фінансів та інформації, які існують незалежно на технічно незалежних етапах та етапах діяльності, можуть бути взаємопов'язані через загальну систему управління, яка може мати значний економічний ефект [32, с. 16].

Загалом, логістичне управління відповідає на наступні питання:

що саме і в якому обсязі слід виготовляти власними силами, а що закуповувати у постачальників;

як розмістити замовлення і спланувати складську мережу;

як здійснювати вибір обладнання;

як здійснювати планування;

як здійснювати вибір структури і реалізацію внутрішньої транспортної системи та керувати її функціонуванням;

як здійснювати диспетчеризацію та виробничий контроль;

як створити ефективну систему складування;

як здійснювати облік і управління запасами готової продукції [32, с. 19-22].

Одним з найважливіших функціональних розділів загальної логістичної науки, безпосередньо пов'язаних з організацією і управлінням рухом матеріальних потоків, є транспортна логістика. У процесі взаємодії відбуваються переміщення об'єктів: сировини і матеріалів від постачальників до виробників, готової продукції від виробника до посередників і від них до кінцевих споживачів. Отже, необхідно забезпечити фізичне переміщення таких товарів у просторі за оптимальним маршрутом з найменшими витратами. Це саме те, що робить транспортна логістика. Існує безліч визначень понять «транспортна логістика» і «транспорт»:

транспортна логістика - розділ логістики, який організовує доставку, тобто переміщення будь-яких матеріальних об'єктів (продуктів, речовин) з однієї точки в іншу за оптимальним маршрутом;

транспортна логістика - переміщення необхідної кількості товару в потрібну точку, оптимальний маршрут протягом певного часу і з найменшими витратами [29, с. 567];

транспортування - переміщення вантажу транспортним засобом за певною технологією в ланцюзі поставок.

Транспорт є галуззю матеріального виробництва, яка здійснює перевезення пасажирів і вантажів. У структурі суспільного виробництва транспорт належить до сфери виробництва матеріальних послуг [21, С. 18].

Транспорт представляють, як систему, що складається з двох підсистем:

- транспорт загального користування;
- транспорт не загального користування.

Виділяють наступні принципи транспортної логістики:

першим і основним принципом транспортної логістики є її створення, аналіз і вдосконалення на основі методології загальної теорії кібернетичних систем. [22, с. 16];

по-друге, принцип транспортної логістики полягає в тому, що головним у транспортному процесі є врахування потреб ринку транспортних послуг;

третій принцип транспортної логістики передбачає надання споживачеві необхідної транспортної послуги, на надання її в потрібному обсязі, в потрібний час, в потрібному місці, з належною якістю і за ціною, прийнятною для споживача;

четвертий принцип транспортної логістики підтверджує пріоритет фактичного надання транспортних послуг, нехай і невеликих, над технічною можливістю надання транспортних послуг у великих обсягах, але практично не реалізованих через відсутність замовлень на перевезення вантажів. Тут мається на увазі, що транспортна компанія може мати, відповідно до наявності транспортних засобів, великі можливості для перевезення вантажів, але не мати клієнтів цих послуг через погану організацію роботи з просування послуг на ринок або через високі встановлені тарифи на перевезення або через жорстку конкуренцію з іншими транспортними компаніями в тому ж сегменті ринку транспортних послуг;

п'ятим принципом транспортної логістики є необхідність вибору не найвищого, а найоптимальнішого рівня транспортного обслуговування клієнтів. Вам слід вибрати розумне компромісне рішення щодо рівня транспортних послуг: воно має бути не дуже низьким (щоб не втрачати клієнтів) і не надто високим (щоб вартість транспортних послуг була не надто високою). Найбільш ефективним рішенням у таких випадках є організація гнучкої системи надання різних рівнів транспортних послуг для різних клієнтів, тобто для різних сегментів ринку транспортних послуг [14, с. 119];

шостий принцип говорить про необхідність проаналізувати потребу в транспортних послугах на початку вантажного руху, тобто в тій точці транспортного процесу, де існує необхідність у вантажних перевезеннях;

сьомий принцип транспортної логістики полягає в тому, що при плануванні або проектуванні певної ланки в процесі логістики, цю ланку не слід розглядати ізольовано, а аналізувати вплив цієї ланки на всю систему транспортної логістики. Цей принцип реалізується при розгляді технології та

умов перевезення вантажів, тобто при обговоренні необхідної транспортної послуги між транспортною компанією і вантажовідправником [14, с. 120];

восьмий принцип транспортної логістики рекомендує транспортній компанії розраховувати вартість кожної окремої елементарної операції транспортного обслуговування, такої як:

- поставка порожнього транспортного засобу клієнту для навантаження;
- навантаження однієї транспортної упаковки на піддоні в транспортний засіб;
- вивантаження 1 тонни неупакованого вантажу з транспортного засобу на склад;
- перевезення 1 тонни вантажу на відстань 1 км;

дев'ятим принципом транспортної логістики є проведення техніко-економічних розрахунків та обґрунтувань всіх конкурентних варіантів перевезення вантажів, щоб запропонувати замовнику найбільш ефективний варіант, технологію та умови перевезення вантажів. Ці розрахунки та обґрунтування можуть бути заздалегідь виконані транспортною компанією і збережені в комп'ютерній базі даних;

дев'ятий принцип транспортної логістики рекомендує кожному транспортному підприємству розробити стратегію на 1, 5 і 10 років і керуватися нею у відносинах з іншими підприємствами, державними органами, а також між відомствами і окремими працівниками самого транспортного підприємства;

десятий принцип транспортної логістики полягає в зборі і використанні найбільш повної інформації про вантажовідправників і вантажоодержувачів в регіоні їх діяльності, інших конкуруючих транспортних компаніях, інших видах транспорту - можливих партнерах, мультимодальних перевезеннях, державних органах, транспортному законодавстві, для банків і страхових компаній, вантажних терміналів, митних складів тощо [14, с. 121];

одинадцятий принцип транспортної логістики рекомендує створення і підтримку хороших ділових і партнерських відносин з іншими транспортними

підприємствами - учасниками транспортних процесів на основі врахування взаємних інтересів і компромісів.

Таким чином, транспортна логістика - це переміщення необхідної кількості товару в потрібну точку, по зручному маршруту за необхідний час і з найменшими витратами.

Підвищення ефективності перевезень пов'язане з технічним вдосконаленням рухомого складу транспортних і навантажувально-розвантажувальних споруд, з впровадженням передових технологій, вдосконаленням організації вантажоперевезень. [14, с. 128]. Суть технології перевезення вантажів розкривається через два основних поняття - етап і експлуатація.

Етап - це набір операцій, за допомогою яких виконується процес.

Операція являє собою однорідну, логістично неподільну частину транспортного процесу, спрямовану на досягнення конкретної мети, виконуваної одним або декількома виконавцями [31, с. 310].

Технологія процесу перевезення вантажів характеризується такими ознаками, як:

- поділ процесу перевезення;
- координація та поетапність;
- однозначна дія.

Будь-яка операція означає наближення об'єкта управління до мети і забезпечує перехід від однієї операції до іншої. Остання операція етапу повинна бути свого роду введенням в першу операцію наступного етапу. Чим точніше опис процесу перевезення вантажів, відповідає його суб'єктивній логіці, тим вище ймовірність підвищення ефективності залучених до нього людей [35].

Кожна технологія повинна передбачати однозначні дії при виконанні кроків і операцій, включених до неї. Відхилення однієї операції відбивається у всьому ланцюжку процесів.

Цикл транспортного процесу - це виробничий процес з перевезення вантажу, що охоплює етапи подачі рухомого складу під навантаження, транспортування і розвантаження [35, с. 218].

На кожному етапі процесу перевезення вантажів можуть варіюватися технічні засоби (багаж, вид транспорту, консигнація, контейнер, використання автомобілів різних марок або інший вид транспорту), технологія і організація перевезень, тому показник ефективності перевезення Система залежить від вибору контролю на кожному етапі процесу перевезення. На кожному етапі вирішується проблема пошуку найкращого рішення, спрямована на зниження витрат на логістичні процеси.

Для моніторингу сьогодні використовуються навігаційні системи для відстеження маршрутів транспортних засобів, витрати палива, затримок у точках маршруту тощо. GPS-моніторинг транспортних засобів дозволяє скоротити транспортні витрати компанії, здійснювати оперативний контроль над транспортними засобами, реагувати якомога швидше і точніше, різні ненормальні ситуації і мінімізувати їх негативні наслідки.

Модулі контролю встановлюються на автомобілях або інших транспортних засобах, які містять GPS-приймач, мікроконтролер, флеш-пам'ять і GSM GPRS-модем, можливе підключення датчиків контролю рівня палива, датчиків витрати палива, датчиків роботи механізмів, датчиків температури, датчиків пасажиропотоку, датчики запалювання, тиску масла та ін. датчики.

Телеметрична інформація (координати і стан підключених датчиків) передається на сервер супутникової системи стеження і моніторингу (якщо автомобіль знаходиться в мережі GSM) або зберігається в пам'яті GPS модуля моніторингу. Коли автомобіль повертається в зону покриття GSM, вся інформація автоматично передається на сервер GPS і зберігається в базі даних. Диспетчери системи GPS-стеження стежать за витратою палива, стежать за роботою транспорту за допомогою програми системи моніторингу, встановленої на вашому комп'ютері. Таким чином, використання супутникової навігації відкриває можливості для моніторингу логістичних процесів [38, с. 99].

Ще одним важливим завданням, пов'язаним з транспортною логістикою, є завдання маршрутизації. При побудові маршруту фахівець з логістики вирішує задачу оптимізації, яка зводиться до вирішення задачі комівояжера, добре відомої в теорії комбінаторики. Постановка завдання: є «n» міст, відстані, вартість проїзду, витрата палива на дорозі і т.д.

Торговець повинен пройти всі «n» міст один за одним і повернутися в місто, з якого він стартував. Потрібно знайти маршрут руху, при якому загальна пройдена дистанція (вартість проїзду і т.д.) буде мінімальною.

У сучасній транспортній логістиці при виборі оптимальних маршрутів і транспорту необхідна комп'ютерна обробка вихідних даних (замовлень, параметрів вантажу, автопарку і т. д.), це пов'язано з постійно зростаючими обсягами даних про стан об'єктів управління. (надалі ОУ). Дані про притулок надходять в центр управління в «закритому» вигляді з супутників, і ручна обробка такого потоку інформації стає трудомісткою, що призводить до втрати ефективності прийнятих рішень і збільшення кількості помилок.

Одночасне вирішення проблеми моніторингу та маршрутизації дозволить підвищити ефективність та економічність вантажоперевезень. Щоб вирішити цю проблему маршрутизації, необхідно розробити алгоритм побудови оптимального маршруту з урахуванням додаткових обмежень (завантаженість транспортних засобів, інтенсивність руху тощо). У той же час використання супутникового моніторингу з програмною реалізацією нового алгоритму в єдиному програмно-апаратному комплексі дозволить в режимі реального часу відстежувати завантаження транспортних засобів і відстежувати нові додатки, передаючи інформацію про зміну маршруту водієві автомобіля. Обробка заявки буде проходити без безпосередньої участі диспетчера або експедитора. Таким чином, для транспортної логістики є актуальним завданням моніторингу та маршрутизації транспортних засобів. Сьогодні розроблено велику кількість програмних та апаратних систем, які використовують модулі супутникової навігації та реалізують алгоритми оптимізації маршруту.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ ТОВ «АСА ТРАНС»

2.1 Організаційно-економічна характеристика транспортного підприємства

Досліджуване підприємство – товариство з обмеженою відповідальністю «Аса Транс» надає послуги з перевезення різних видів вантажів. Основним видом діяльності за КВЕД є: 49.41 Вантажний автомобільний транспорт.

Підприємство надає послуги з перевезення великогабаритних вантажів, великовагових вантажів, перевезення непакованих вантажів, а також перевезення легковагових вантажів до 2 т, та до 5 т. Також підприємство надає інші послуги, в тому числі надає в оренду транспортні засоби, тобто вантажні автомобілі.

Структура автопарку ТОВ «Аса Транс» досить різноманітна та включає в себе вантажні автомобілі різної вантажопідйомності - від 2 до 20 тонн. Найбільшу частку в загальному об'ємі послуг займають вантажівки вантажопідйомністю 2 та 3 тонни (в сумі біля 30%), що свідчить про орієнтацію компанії на перевезення невеликих партій вантажів.

Що стосується вартості послуг, то середня вартість послуг за годину становить приблизно 400 грн, проте ця величина сильно залежить від типу транспортного засобу - від 220 грн/год для буса 2 тонни до 600 грн/год для фургону 10 тонн. Тарифи встановлюються або за час використання транспорту (година), або за кількість рейсів.

Загальну динаміку надання транспортних послуг в досліджуваному підприємстві наведено в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1 – Основні показники роботи ТОВ «Аса Транс» з надання транспортних послуг станом на 2022 рік

Тип автомобіля	Кількість, од.	Частка в загальному об'ємі послуг, %	Розцінки		Кількість відпрацьованих змін
			грн	год/рейс	
Вантажний бус 2 метри	2	12	220	за годину	246
Вантажний бус 4 метри	1	7	300	за годину	177
Газель 3 метри	3	11	270	за годину	95
Газель 4 метри тент	1	8	320	за годину	133
3 тонни тент	2	14	400	за годину	37
5 тонн тент	2	12	510	за годину	42
5 тонн фургон	1	11	480	за годину	97
10 тонн тент	1	8	700	за годину	94
10 тонн фургон	1	5	700	за годину	141
Фургон 20 тонн	1	5	6000	за рейс	35
Борт 3 метри	2	7	260	за годину	238
Разом	17	100			1336

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Загальна кількість відпрацьованих змін за рік складає близько 1400. З огляду на те, що у парку 17 одиниць техніки, середня інтенсивність використання одного автомобіля становить приблизно 80 змін на рік, що є досить невисоким показником. Але слід зазначити, що підприємство також надає послуги зі здачі в оренду власних транспортних засобів, а тому ці операції не враховуються до загальної кількості відпрацьованих змін.

В цілому, ТОВ «Аса Транс» має диверсифікований парк техніки та орієнтується в основному на перевезення дрібнопартійних вантажів. Водночас інтенсивність використання окремих одиниць техніки є не дуже високою, що може вказувати або на надлишкові потужності, або на певні проблеми з завантаженням парку замовленнями.

Маючи основні показники продуктивності роботи транспортного підприємства можемо розрахувати фінансові надходження від надання транспортних послуг.

Згідно з даними таблиці 2.2, яка відображає динаміку фінансових надходжень від надання транспортних послуг ТОВ «Аса Транс», можна зробити

такі висновки. Спостерігається загальне зростання фінансових надходжень за аналізований період з 2020 по 2022 рік. Загальні доходи зросли з 3520,4 тис. грн у 2020 році до 6340,7 тис. грн у 2022 році, тобто приріст склав 80,1%. Це свідчить про загальне збільшення обсягів надання транспортних послуг компанією.

Таблиця 2.2 – Динаміка фінансових надходжень від надання транспортних послуг ТОВ «Аса Транс»

Вантажопідйомність транспорту	Рік						Відхилення (+,-) 2022 р. від 2020 р.	
	2020		2021		2022			
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%
До 22 тонн	246,4	7	324,7	9	507,3	8	260,8	105,8
До 10 тонн	422,4	12	649,4	18	1204,7	19	782,3	185,2
До 5 тонн	844,9	24	938,0	26	1712,0	27	867,1	102,6
До 2тонн	2006,6	57	1695,5	47	2916,7	46	910,1	45,4
Доходи від продажу, всього	3520,4	100	3607,5	100	6340,7	100	2820,3	80,1

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Найбільше зростання фінансових надходжень спостерігається по транспорту вантажопідйомністю до 10 тонн - приріст склав 185,2%. Як зазначають вітчизняні науковці, саме цей сегмент ринку транспортних послуг демонстрував найвищі темпи зростання в умовах пандемії COVID-19. Порівняно невисокі темпи зростання фінансових надходжень спостерігаються по транспорту вантажопідйомністю до 2 тонн - приріст склав 45,4%. Це може бути пов'язано із загальним скороченням обсягів вантажоперевезень цього класу внаслідок кризових явищ в економіці країни, про що свідчать дослідження НБУ.

В цілому, дослідження динаміки фінансових надходжень ТОВ «Аса Транс» демонструє загальну позитивну тенденцію зростання за рахунок нарощування обсягів наданих транспортних послуг. Водночас спостерігаються диференційовані темпи зростання по різних класах транспорту.

Станом на 2022 рік, частка транспорту тоннажністю до 22 тонн в загальному об'ємі фінансових надходжень становить 8%; тоннажністю до 10 тонн – 19%; тоннажністю до 5 тонн – 27%; тоннажністю до 2 тонн – 46%. Отже, можемо

констатувати той факт, що практично половина фінансових надходжень підприємство отримує від надання послуг з перевезення вантажів вагою до 2-х тон (рис. 2.1).

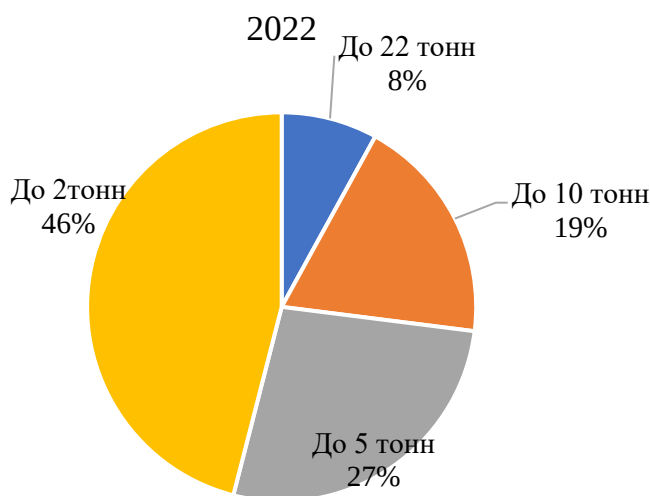


Рисунок 2.1 – Структура фінансових надходжень ТОВ «Аса Транс» від надання транспортних послуг різними видами транспорту

Джерело: побудовано автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Динаміка та структура основних засобів транспортного підприємства зазвичай залежать від його розміру, специфіки діяльності та стратегії розвитку. Так, збільшення парку транспортних засобів може відбуватися через придбання нових транспортних засобів для розширення обсягів перевезень або заміну застарілого обладнання.

Таблиця 2.3 – Динаміка та структура основних засобів ТОВ «Аса Транс»

Групи основних засобів	Роки						Відхилення	
	2020		2021		2022			
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	Рази
Будинки і споруди	115,0	19,2	344,0	9,9	334,0	9,0	219,0	1,9
Машини і обладнання	39,0	6,5	624,0	18,0	603,0	16,3	564,0	14,5
Транспортні засоби	325,0	54,3	1 961,0	56,5	2 064,0	55,9	1 739,0	5,4
Інструменти, прилади, інвентар	120,0	20,0	542,0	15,6	693,0	18,8	573,0	4,8
Матеріальні основні активи, разом	599,0	100,0	3 471,0	100,0	3 694,0	100,0	3 095,0	5,2

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

На основі даних таблиці 2.3, що відображає динаміку та структуру основних засобів ТОВ «Аса Транс», можна зробити такі висновки. Спостерігається суттєве зростання вартості основних засобів підприємства в абсолютному вимірі. Загальна вартість збільшилася з 599,0 тис. грн у 2020 році до 3694,0 тис. грн у 2022 році, тобто приріст склав 5,2 рази. Це відповідає загальним тенденціям нарощування активів в транспортній галузі. Найбільша питома вага в структурі основних засобів належить транспортним засобам. У 2022 році вона становила 55,9%, а саме оновлення рухомого складу є ключовим фактором конкурентоспроможності транспортних підприємств.



Рисунок 2.2 – Структура основних засобів ТОВ «Аса Транс» станом на 2022 рік

Джерело: побудовано автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Також спостерігається значне зростання вартості машин та обладнання - в 14,5 рази, а також інструментів та інвентарю - в 4,8 рази. Це відображає інвестиції підприємства в осучаснення виробничої бази, що відповідає стратегії техніко-технологічного оновлення галузі.

Дослідження динаміки та структури основних засобів ТОВ «Аса Транс» демонструє активну інвестиційну політику, спрямовану на модернізацію матеріально-технічної бази, що має забезпечити конкурентоспроможність та розвиток підприємства в довгостроковій перспективі.

Дослідження ефективності використання трудових ресурсів у транспортному підприємстві є важливим етапом у забезпеченні успішної діяльності. За даними таблиці 2.4, можна побачити позитивну динаміку основних показників ефективності використання трудових ресурсів на підприємстві ТОВ «Аса Транс» протягом 2020-2022 років.

Таблиця 2.4 – Дослідження ефективності використання трудових ресурсів (водіїв-експедиторів) на підприємстві ТОВ «Аса Транс»

Показники	Роки			Відхилення 21/20		Відхилення 22/21	
	2020	2021	2022	Абсолютн і, тис. грн.	Відносні, %	Абсолют ні, тис. грн.	Відно сні, %
Обсяг робіт, тис. грн.	3669,0	3988,0	8124,7	319,0	9	4136,7	104
Вартість валової продукції, тис. грн.	4141,6	4625,0	7732,5	483,4	12	3107,5	67
Середньорічна чисельність працівників, чол.	3	14	11	11,0	367	-3,0	-21
Відпрацьовано людино-годин усіма працівниками облікового складу	6048	28224	22176	22176,0	367	-6048,0	-21
Витрати робочого часу, людино-днів	756	3528	2772	2772,0	367	-756,0	-21
Фонд оплати праці, тис. грн.	350,0	1489,0	1256,0	1139,0	325	-233,0	-16
Середньомісячна заробітна плата, грн.	9722,2	8863,1	9515,2	-859,1	-9	652,1	7
Продуктивність праці, тис. грн./особу	1380,53	330,36	702,95	-1050,2	-76	372,6	113
Продуктивність праці, тис. грн./особу (за обсягами)	1223,00	284,86	738,61	-938,1	-77	453,8	159
Середньогодинний виробіток, грн./людино-год.	684,79	163,87	348,69	-520,9	-76	184,8	113

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Зокрема, обсяг робіт збільшився на 319 тис. грн. (9%) у 2021 році та на 4136,7 тис. грн. (104%) у 2022 році порівняно з попередніми періодами. Це

свідчить про зростання масштабів діяльності підприємства. Вартість валової продукції також демонструє позитивну динаміку - приріст на 12% у 2021 році та на 67% у 2022 році. Ці показники корелюють із збільшенням обсягів робіт. Середньорічна чисельність працівників зросла з 3 осіб у 2020 році до 14 осіб у 2021 році (на 367%), проте у 2022 році скоротилася до 11 осіб (на 21%). Така динаміка пояснюється, ймовірно, підвищенням продуктивності праці, що дозволило скоротити штат без втрати темпів зростання виробництва. Кількість відпрацьованих людино-годин та витрат робочого часу (людино-днів) демонструє аналогічну динаміку - різке збільшення у 2021 році та скорочення у 2022 році, що узгоджується із коливаннями чисельності персоналу. Фонд оплати праці зріс з 350 тис. грн. у 2020 році до 1489 тис. грн. у 2021 році (на 325%), проте у 2022 році скоротився до 1256 тис. грн (на 16%). Це також пов'язано із коливаннями кількості співробітників та витрат на оплату їх праці. В той же час середньомісячна заробітна плата знизилася на 9% у 2021 році (до 8863,1 грн.), але знову підвищилася на 7% у 2022 році (до 9515,2 грн.). Тобто фонд зарплати скорочується швидше, ніж середня зарплата, що може бути показником оптимізації витрат на персонал.

Що стосується продуктивності праці, то вона демонструє значне зростання - на 113% за показником виробітку на одного працівника та на 159% за показником виробітку з розрахунку на одного працівника за обсягами робіт. Це свідчить про ефективне використання трудових ресурсів та зростання ефективності праці персоналу.

Отже, на основі проведеного дослідження можна зробити висновок, що ТОВ «Аса Транс» демонструє позитивну динаміку основних показників ефективного використання трудових ресурсів, зокрема зростання продуктивності праці при оптимізації чисельності персоналу, що забезпечує збільшення обсягів діяльності підприємства. Для подальшого підвищення ефективності рекомендується продовжити впровадження заходів з підвищення кваліфікації персоналу, модернізації основних фондів та оптимізації бізнес-процесів.

Комерційні послуги транспортного підприємства - це сукупність послуг та результатів діяльності підприємства, пов'язаних із перевезенням вантажів. Це може включати різноманітні види транспортних послуг та додаткові сервіси, що стосуються обробки, зберігання, та інші аспекти логістики вантажів. Основні економічні показники результативності надання комерційних послуг транспортним підприємством у динаміці представлено в таблиці 2.5.

Таблиця 2.5 – Основні економічні показники діяльності ТОВ «Аса Транс»

Показник	Рік			Динаміка	
	2020	2021	2022	абсолютна	відносна, %
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	4 141,6	4 625,0	7 732,5	3 590,9	87
Інші доходи	218,0	185,0	9 203,2	8 985,2	41,2 р.
Разом доходи	4 359,6	4 810,0	16 935,7	12 576,1	2,9 р.
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	3 669,0	3 988,0	8 124,7	4 455,7	121
Інші витрати	451,7	526,0	8 753,9	8 302,2	18,4 р.
Разом витрати	451,7	526,0	8 753,9	8 302,2	18,4 р.
Фінансовий результат до оподаткування	238,9	296,0	57,1	-181,8	-76
Податок на прибуток	43,0	58,0	10,0	-33,0	
Чистий прибуток (збиток)	195,9	238,0	47,1	-148,8	-76
Рівень рентабельності, %	5,3	6,0	0,6	-	-4,8

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

За даними таблиці 2.5, можна побачити позитивну динаміку основних економічних показників ТОВ «Аса Транс» у 2020-2022 роках.

Зокрема, чистий дохід від надання послуг збільшився на 87% у 2022 році порівняно з 2020 роком. Це свідчить про зростання обсягів наданих транспортних послуг та розширення діяльності підприємства.

Показник інших доходів продемонстрував ще більшу динаміку - збільшення у 41,2 рази у 2022 році порівняно з попереднім періодом. Це може бути пов'язано з отриманням разових або неосновних доходів. Загальна сума доходів зросла майже у 3 рази. В той же час спостерігається зростання

собівартості надання послуг на 121% та інших витрат у 18,4 рази у 2022 році. Темпи зростання витрат випереджають темпи зростання доходів, що негативно позначилось на фінансових результатах. Зокрема, прибуток до оподаткування скоротився на 76% порівняно з 2020 роком, чистий прибуток - також на 76%. Відповідно рівень рентабельності знизився з 5,3% до 0,6%.

Таким чином, незважаючи на зростання обсягів діяльності, ефективність ТОВ «Аса Транс» у 2022 році погіршилася через випереджаюче зростання витрат.

Для покращення ситуації підприємству необхідно знайти можливості для оптимізації витрат за рахунок впровадження ресурсозберігаючих технологій, покращення логістики, тощо. Це дозволить підвищити ефективність діяльності та прибутковість транспортного підприємства.

2.2 Оцінка результативності логістичного забезпечення транспортного підприємства

Оцінка результативності логістичного забезпечення транспортного підприємства є важливим етапом у забезпеченні оптимального функціонування виробничих і постачальницьких ланцюгів. Існує кілька ключових критеріїв та методів, які можна використовувати для такої оцінки.

1. Швидкість надання транспортних послуг.
 - Порівняння фактичних та запланованих часових показників.
2. Витрати на транспортування.
 - Аналіз загальних витрат на транспортування, оплату праці водіїв тощо.
 - Порівняння витрат на різних етапах логістичного ланцюга.
3. Надійність транспорту.
 - Вивчення статистики затримок під час транспортування.
 - Визначення рівня надійності різних видів транспорту та маршрутів.
4. Використання транспортних ресурсів.

- Аналіз використання автотранспорту, вантажних об'єктів та інших транспортних ресурсів.

- Визначення ефективності вантажоперевезень та заповнення транспортних засобів.

5. Інформаційна система.

- Оцінка ефективності використання інформаційних технологій у транспортній логістиці, перевірка автоматизованих систем відстеження та управління вантажами.

Оцінка ефективності транспортної логістики повинна бути системною та враховувати всі аспекти логістичного ланцюга для досягнення оптимальних результатів.

Нами здійснена загальна оцінка ефективності транспортної логістики на підприємстві ТОВ «Аса Транс».

Таблиця 2.6 – Основні показники результативності транспортної логістики в ТОВ «Аса Транс»

Показник	Рік			Динаміка	
	2020	2021	2022	Абсолютні	Відносні, раз.
Кількість розвантажень/відвантажень	3953	6081	9355	5403	1,4
Кількість виконаних послуг	2196	2764	5346	3150	1,4
Загальна кількість замовлень	2525	3289	6404	3879	1,5
Кількість водіїв	3	14	11	8	2,7
Кількість вантажників (сторонніх)	33	168	143	110	3,3
Середньорічна вартість логістичних активів, тис грн	479	1532	2099,5	1621	3,4
Інвестиції в логістичні активи, тис грн	479	2354	148	-331	-0,7
Фактичне завантаження транспортних засобів	0,42	0,89	0,54	0,12	0,3
Нормативне завантаження транспортних потужностей	0,92	0,92	0,92	0,0	0,0
Загальні логістичні витрати	2 752	2 991	4 875	2123	0,8
Кількість вчасно виконаних замовлень	1867	2349	4277	2410	1,3
Кількість виконаних замовлень із запізненнями	329	415	1069	740	2,2
Кількість наданих послуг з надання в оренду транспортного засобу (не входить у загальну кількість послуг)	769	967	1871	1102	1,4

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

На основі даних таблиці 2.6 можна зробити наступні висновки щодо результативності транспортної логістики ТОВ «Аса Транс».

Так, спостерігається позитивна динаміка ключових показників діяльності компанії в період 2020-2022 років. Зокрема, кількість розвантажень/відвантажень зростає в 1,4 рази, до 9355. Аналогічно збільшилась кількість виконаних послуг (в 1,4 рази, до 5346) та загальна кількість замовлень (в 1,5 рази, до 6404).

Суттєво збільшилась кількість залученого персоналу. Кількість водіїв виросла в 2,7 рази (до 11 осіб), а кількість вантажників - в 3,3 рази (до 143 осіб). Це свідчить про розширення масштабів діяльності та потребу в додаткових трудових ресурсах для обслуговування зростаючого попиту.

Істотно збільшились фінансові показники. Середньорічна вартість логістичних активів виросла в 3,4 рази (до 2099,5 тис. грн.), загальні логістичні витрати - на 80% (до 4875 тис. грн). Це свідчить про масштабні інвестиції в розвиток логістики.

Погіршилися показники ефективності використання ресурсів. Фактичне завантаження транспортних засобів знизилось з 0,89 у 2021 році до 0,54 у 2022. Хоча спостерігається зростання кількості послуг з надання транспорту в оренду.

В цілому, можна зробити висновок, що в цілому ТОВ «Аса Транс» демонструє високі темпи розвитку бізнесу та істотне зростання ключових фінансово-господарських показників. Втім спостерігається деяке погіршення ефективності використання ресурсів, на що варто звернути увагу менеджменту компанії.

Вплив транспортної логістики на фінансові показники підприємства може бути значущим і відігравати ключову роль у фінансовій стійкості, ліквідності та платоспроможності. Так, наприклад, значні витрати на транспортування можуть впливати на валовий прибуток підприємства. Оптимізація та ефективне управління транспортною логістикою можуть допомогти знизити ці витрати.

Затримки при транспортуванні можуть спричинити простой виробництва та невчасні поставки, що впливає на обсяги послуг та може мати негативний

ефект на фінансові результати. Підприємство може зекономити кошти, ефективно використовуючи транспортні засоби. Повне використання вантажопідйомності та оптимізація маршрутів може зменшити витрати на транспортування.

Затримки у поставках можуть впливати на оборотні кошти та ліквідність підприємства. Швидкість та точність поставок можуть позитивно впливати на ці фінансові показники. Несправності у транспортній логістиці можуть впливати на здатність підприємства вчасно вирішувати свої фінансові зобов'язання. Оптимізація транспортних процесів може позитивно впливати на платоспроможність.

Транспортна логістика може впливати на загальні витрати підприємства, включаючи витрати на управління запасами та складським обслуговуванням.

При правильному управлінні транспортною логістикою можна досягти ефективності, що сприяє покращенню фінансових показників підприємства та його загальної конкурентоспроможності.

В таблиці 2.7, відображено показники фінансової стабільності ТОВ «Аса Транс».

Таблиця 2.7 – Показники фінансової стабільності ТОВ «Аса Транс»

№	Назва показника	Рік			Коливання показника за період
		2020	2021	2022	
Показники платоспроможності (ліквідності)					
1	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,04	0,04	0,04	-0,01
2	Коефіцієнт загальної (поточної) ліквідності (покриття)	0,49	0,53	0,79	0,30
Показники рентабельності					
3	Коефіцієнт рентабельності продажу	0,047	0,051	0,01	-0,04
4	Коефіцієнт рентабельності капіталу (активів)	0,06	0,033	0,004	-0,06
5	Коефіцієнт рентабельності власних коштів (власного капіталу)	1,90	1,157	0,21	-1,70
6	Коефіцієнт рентабельності виробничих фондів	0,11	0,066	0,01	-0,098

Продовження таблиці 2.7

7	Коефіцієнт рентабельності капіталізації (перманентного капіталу)	1,90	1,157	0,21	-1,70
Показники фінансової стійкості					
8	Коефіцієнт автономії	0,03	0,03	0,02	-0,01
9	Коефіцієнт фінансової залежності	30,94	36,30	55,46	24,5
10	Коефіцієнт фінансової стійкості	0,03	0,03	0,018	-0,01
Показники ділової активності					
11	Загальний коефіцієнт оборотності	1,26	0,65	0,74	-0,5
12	Оборотність запасів	170	98	218	47,4
13	Оборотність дебіторської заборгованості	3	1	1	-1,9
14	Коефіцієнт оборотності власного капіталу	1,3	0,6	0,7	-0,5

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Спостерігається погіршення показників ліквідності та платоспроможності компанії. Коефіцієнт абсолютної ліквідності залишається на низькому рівні 0,04. Хоча коефіцієнт поточної ліквідності дещо покращився з 0,53 у 2021 р. до 0,79 у 2022 р., це значення залишається нижчим за нормативне (1,5-2).

Суттєво погіршилась рентабельність діяльності. Коефіцієнти рентабельності продажів, капіталу, власного капіталу знизились у 3-5 разів і становлять 1-4%, що є критично низьким рівнем. Спостерігається негативна динаміка показників фінансової стійкості та автономії, що свідчить про зростаючу залежність від зовнішніх джерел фінансування. Коефіцієнт фінансової залежності збільшився на 24,5% (до 55,46), а коефіцієнт автономії знизився з 0,03 до 0,02.

Погіршилися показники ділової активності. Загальний коефіцієнт оборотності знизився вдвічі (з 1,26 до 0,74), скоротилась оборотність дебіторської заборгованості (в 1,9 рази).

Отже, за більшістю ключових показників фінансова стабільність ТОВ «Аса Транс» погіршується, особливо рентабельність бізнесу. Менеджменту компанії варто зосередитися на підвищенні ефективності операційної діяльності та оптимізації структури капіталу задля поліпшення фінансового стану.

2.3 Оцінка поточного стану логістичного забезпечення транспортного підприємства

Оцінка поточного стану логістичного забезпечення транспортного підприємства - це важливий крок у визначенні ефективності його діяльності та можливостей для подальшого вдосконалення. Основними напрямками оцінки є наступні:

- Оцінка наявності та справності транспортних засобів, обладнання на складах та вантажоперевізних засобах.
- Аналіз технічного стану та ресурсної здатності транспортних засобів.
- Перевірка ефективності системи управління запасами та складською логістикою.
- Аналіз використання інформаційних технологій у логістиці.
- Оцінка ефективності та актуальності логістичного програмного забезпечення.
- Аналіз витрат на логістичне обслуговування та їх вплив на фінансовий стан підприємства.
- Визначення ефективності витрат та їхнього впливу на загальні фінансові показники.

Ця оцінка може допомогти виявити слабкі місця та можливості для вдосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства, щоб забезпечити оптимальну ефективність та конкурентоспроможність.

Оцінка продуктивності працівників у транспортному підприємстві, яке надає транспортні послуги, включає ряд ключових показників, які вказують на ефективність їхньої діяльності. Основними показниками оцінки продуктивності працівників в ТОВ «Аса Транс» є кількість розвантажень на одного працівника, кількість скомплектованих замовлень на 1 робітника та кількість замовлень на 1 вантажника.

Отже, з таблиці 2.8 бачимо динаміку показників продуктивності праці працівників за 2020-2022 роки.

Таблиця 2.8 – Показники продуктивності працівників в ТОВ «Аса Транс»

Показник	Рік			Динаміка	
	2020	2021	2022	Абсолютні	Відносні, %
Кількість розвантажень/відвантажень на одного працівника	1318	434	850	-467	-35,4
Кількість скомплектованих замовлень на 1 робітника	732	197	486	-246	-33,6
Кількість замовлень на 1 вантажника	120	36	65	-54	-45,4

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Так, кількість розвантажень/відвантажень на одного працівника у 2022 році становила 850, що на 467 одиниць або на 35,4% менше порівняно з 2020 роком. Це свідчить про суттєве зниження продуктивності праці працівників за аналізований період. Подібна тенденція спостерігається і за показником кількості скомплектованих замовлень на 1 робітника. У 2022 році цей показник становив 486 одиниць, що на 246 одиниць або 33,6% менше ніж у 2020 році. Ще більш суттєве падіння демонструє показник кількості замовлень на 1 вантажника - на 45,4%. Якщо у 2020 році цей показник становив 120 замовлень, то у 2022 році він знизився до 65 замовлень. В цілому, за всіма проаналізованими показниками спостерігається негативна тенденція істотного зниження продуктивності праці робітників та вантажників у 2022 році порівняно з 2020 роком.

Отже, для підвищення продуктивності праці на даному підприємстві доцільно збільшити інвестиції в оплату праці працівників, удосконалити систему нематеріального та додаткового стимулювання персоналу, а також розробити антикризову програму підвищення ефективності бізнес-процесів. Реалізація цих заходів сприятиме поліпшенню аналізованих показників продуктивності праці.

Наступним важливим кроком в оцінці поточного стану логістичного забезпечення є дослідження динаміки логістичних витрат в досліджуваному підприємстві.

Логістичні витрати транспортного підприємства включають в себе різноманітні витрати, пов'язані з організацією перевезень та управління логістичними процесами. Такими є:

Витрати на транспортування, тобто пальне та експлуатаційні витрати для транспортних засобів, а також оплата послуг власного автопарку.

Витрати на складування. Це і оренда або утримання складських приміщень, і заробітна плата працівникам складу та управління запасами.

Управлінські витрати - заробітна плата та витрати на управлінський персонал, а також витрати на інформаційне забезпечення для логістичного управління.

Витрати на інформаційні технології. До таких відносимо витрати на розвиток та утримання інформаційних систем для відстеження вантажів та маршрутизації, а також інвестиції в технології для оптимізації логістичних процесів.

Упаковка та маркування. Відносимо витрати на упаковку товарів для забезпечення їхньої цілісності під час транспортування, а також витрати на маркування та ідентифікацію вантажів.

Витрати на страхування – це страхові внески для покриття ризиків, пов'язаних з перевезеннями та складськими процесами, а також страхування вантажів, транспортних засобів та логістичної інфраструктури.

Витрати на обслуговування та ремонт транспортних засобів - витрати на технічне обслуговування автопарку та ремонт транспортних засобів, запасні частини та матеріали для технічного обслуговування.

Витрати на управління ланцюгом постачання, тобто витрати на взаємодію з партнерами у ланцюгу надання транспортних послуг.

В цілому, логістичні витрати є необхідною частиною діяльності транспортного підприємства і впливають на загальні витрати та конкурентоспроможність підприємства. Оптимізація логістичних витрат дозволяє підприємствам підтримувати ефективність та вищу якість обслуговування споживачів послуг.

З таблиці 2.9 видно, що за аналізований період з 2020 по 2022 рік відбулося істотне зростання логістичних витрат ТОВ «Аса Транс».

Таблиця 2.9 – Динаміка логістичних витрат ТОВ «Аса Транс»

Стаття логістичних витрат	Рік			Динаміка	
	2020	2021	2022	Абсолютні	Відносні, %
Витрати на транспортування	1394,2	1794,6	3737,4	2343,1	168
Витрати на складське господарство	366,9	757,7	975,0	608,1	166
Витрати на обслуговування логістичної інфраструктури	587,0	717,8	1543,7	956,7	163
Витрати на оплату послуг сторонніх організацій	292,8	430,7	971,7	678,9	232
Логістичні адміністративні витрати	183,5	199,4	406,2	222,8	121
Загальні логістичні витрати	2824,4	3900,3	7634,0	4809,6	170

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Так, витрати на транспортування зросли на 2343,1 тис. грн. або на 168%, витрати на складське господарство - на 608,1 тис. грн. (166%), витрати на обслуговування логістичної інфраструктури - на 956,7 тис. грн. (163%). Найбільше збільшення у відносному вимірі спостерігається за статтею витрат на оплату послуг сторонніх організацій - на 678,9 тис. грн. або 232%.

Загалом загальний обсяг логістичних витрат ТОВ «Аса Транс» зріс з 2824,4 тис. грн. у 2020 році до 7634,0 тис. грн. у 2022 році, або на 170%.

Основною причиною зростання логістичних витрат останніми роками є підвищення цін на паливо та інші матеріальні ресурси, зростання витрат на оплату праці персоналу, а також девальвація національної валюти.

Отже, для оптимізації логістичних витрат ТОВ «Аса Транс» доцільно запровадити заходи з економії пального, оптимізації маршрутів перевезень, а також автоматизації складських та транспортних процесів. Крім того, потрібно проаналізувати можливості зменшення витрат на послуги сторонніх організацій за рахунок розвитку власної логістичної інфраструктури. Це дозволить підприємству знизити темпи зростання логістичних витрат найближчим часом.

Рівень завантаженості транспортних засобів - це важливий показник, що визначає, наскільки вантажопідйомність транспортного засобу

використовується під час перевезення вантажів чи пасажирів. Цей показник може вказати на ефективність використання ресурсів та оптимізацію логістичних процесів. При наданні послуг з перевезення вантажів цей показник вказує на використання частки простору вантажівки, який фактично використовується для перевезення вантажу. Вищий рівень завантаженості вказує на ефективне використання вантажопідйомності транспортного засобу.

Високий рівень завантаженості є ключовим для ефективного використання транспортних ресурсів та забезпечення оптимальних логістичних рішень. Оптимізація цього показника може призвести до підвищення продуктивності та зниження логістичних витрат.

Таблиця 2.10 – Рівень завантаженості транспортних засобів в ТОВ «Аса Транс»

Вид транспорту	Клас тоннажності			
	До 2 тонн	До 5 тонн	до 10 тонн	До 22 тонн
Вантажний бус 2 метри	0,95			
Газель 3 метри	0,37			
Борт 3 метри	0,92			
Вантажний бус 4 метри		0,68		
Газель 4 метри тент		0,51		
3 тонни тент		0,14		
5 тонн тент		0,16		
5 тонн фургон		0,37		
10 тонн тент			0,36	
10 тонн фургон			0,54	
Фургон 20 тонн				0,98

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Отже, дані таблиці 2.10 показують рівень завантаженості різних типів транспортних засобів компанії ТОВ «Аса Транс» в залежності від їх вантажопідйомності.

Можна побачити, що найбільш завантаженими є вантажівки вантажопідйомністю до 2 тонн - вантажний бус 2 метри (коефіцієнт завантаженості 0,95) та борт 3 метри (0,92). Це пояснюється, за даними Асоціації

міжнародних автомобільних перевізників України, тим що переважна більшість вантажів в Україні становлять невеликі партії товарів масою до 2 тонн.

Вантажівки середньої вантажопідйомності (5-10 тонн) демонструють помірне завантаження в межах 30-50%. Найбільш завантаженими є найбільші 22-тонні фургони (коефіцієнт 0,98).

Отже, аналіз завантаженості парку ТОВ «Аса Транс» свідчить на користь оптимізації частки вантажівок малої та середньої вантажопідйомності, що дозволить підвищити ефективність логістичних операцій.

Загальні показники ефективності використання логістики в транспортному підприємстві включають широкий спектр аспектів, які визначають успішність логістичної діяльності. До таких відносимо наступні.

1. Сумарна кількість перевезень, здійснених транспортним підприємством за певний період. Обсяг перевезень може свідчити про зростання або зменшення попиту на послуги та ефективність використання транспортних ресурсів.

2. Витрати на транспортування. Відношення витрат на транспортування до загальних витрат транспортного підприємства. Низькі витрати на транспортування можуть свідчити про ефективне управління ресурсами та оптимізацію логістичних процесів.

3. Час доставки. Середній час, необхідний для доставки товарів від моменту замовлення до прибуття на місце призначення. Швидкі та точні поставки можуть позитивно впливати на клієнтське задоволення та конкурентоспроможність.

4. Заповненість транспортних засобів. Визначення частки вантажопідйомності транспортних засобів, яку використовується під час перевезення.

5. Надійність виконання замовлень, тобто відношення кількості успішно доставлених вантажів до загальної кількості відправлень.

Ці показники взаємодіють між собою і допомагають зрозуміти ефективність логістичної системи транспортного підприємства в цілому. Оцінка

цих параметрів дозволяє виявити можливості для оптимізації та підвищення ефективності всієї логістичної ланки.

Таблиця 2.11 – Загальні показники ефективності використання логістики в ТОВ «Аса Транс»

Показник	Рік			У динаміці, п.п.
	2020	2021	2022	
Рентабельність інвестицій в логістичну інфраструктуру, %	41	10	32	-9
Частка логістичних витрат у структурі загальних витрат, %	77	98	94	17
Завантаженість транспортних потужностей, %	42	89	54	12
Рентабельність послуг, %	7	6	0,6	-6
Надійність виконання замовлень, %	82	82	75	-7
Продуктивність транспортного засобу, %	77	65	79	2

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

З таблиці 2.11 видно динаміку основних показників ефективності логістики в компанії ТОВ «Аса Транс» за 2020-2022 роки.

Спостерігається значне коливання рентабельності інвестицій в логістичну інфраструктуру - від 10% у 2021 році до 41% у 2020. За даними аналітиків Pro-Consulting, це пояснюється як впливом пандемії, так і агресією РФ, що ускладнило планування інвестицій в логістичні проєкти.

Відбулося зростання частки логістичних витрат в загальній структурі - з 77% до 94%. Це пов'язано зі збільшенням вартості палива, запчастин, тощо.

Спостерігаються коливання показників завантаженості транспортних потужностей (від 42% до 89%), рентабельності послуг (від 7% до 0,6%), надійності виконання замовлень (від 82% до 75%) та продуктивності транспортних засобів (від 65% до 79%).

Отже, незважаючи на деякі негативні тенденції, загалом логістика ТОВ «Аса Транс» демонструє стійкість до зовнішніх викликів. Доцільно посилити інвестиції в ІТ, автоматизацію та підвищення кваліфікації персоналу для подальшої оптимізації логістичних процесів.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА ТОВ «АСА ТРАНС»

3.1 Визначення шляхів удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства

Вибір напрямків удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства ТОВ «Аса Транс» повинен базуватися на конкретних характеристиках бізнесу та виявлених проблемах.

Такими можуть бути:

- Впровадження системи ефективного маршрутизації для зменшення витрат на транспорт та підвищення швидкості доставки.
- Аналіз даних та використання технологій для оптимізації розкладу руху транспортних засобів.
- Впровадження сучасних технологій, таких як IoT, GPS, для стеження за розташуванням транспортних засобів в реальному часі.
- Використання систем відстеження для покращення видимості та контролю над перевезеннями.
- Використання систем автоматизованого управління запасами для зменшення ризику нестачі чи перевищення запасів.
- Оптимізація процесів приймання та відвантаження на складах для зниження часу обробки.
- Дослідження та впровадження інновацій у сфері транспортної логістики, таких як автономні транспортні засоби або електричні транспортні рішення.
- Залучення до впровадження технологічних інновацій для підвищення продуктивності.
- Надання навчань та тренінгів для персоналу з області логістики та транспорту.

- Створення мотивуючих програм для залучення та утримання кваліфікованих працівників.

Обрані напрямки удосконалення повинні враховувати специфіку транспортного підприємства та його стратегічні цілі для досягнення максимальної ефективності та конкурентоспроможності.

Для вибору більш детальних напрямів удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства ТОВ «Аса Транс» більше детально запинимосся на дослідження рівня завантаженості автомобілів різної вантажопідйомності. В таблиці 3.1 нами представлені результати досліджень рівня завантаженості автомобілів вантажопідйомністю до 2 тон.

Таблиця 3.1 – Аналіз рівня завантаженості автомобілів вантажопідйомністю до 2 тон

Тип автомобіля	Рівень завантаженості		Різниця
	Фактичний	Нормативний	
Вантажний бус 2 метри	0,95	0,95	0,00
Газель 3 метри	0,37	0,95	0,58
Борт 3 метри	0,92	0,95	0,03
Середнє значення по групі	0,74	0,95	0,21

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

В таблиці 3.1 наведено аналіз рівня завантаженості автомобілів вантажопідйомністю до 2 тонн за трьома типами: вантажний бус 2 метри, газель 3 метри та борт 3 метри.

Згідно з даними, фактичний рівень завантаженості вантажного буса становить 0,95, що збігається з нормативним показником. А тому цей тип автомобіля використовується максимально ефективно відповідно до встановлених норм.

Натомість газель 3 метри має фактичний рівень завантаженості 0,37 проти нормативного 0,95. Це свідчить про недовикористання потенціалу даного автомобіля на 61% (0,58). Такі результати можуть бути зумовлені нераціональною логістикою перевезень або сезонними коливаннями попиту.

Показники борту 3 метри також демонструють неповне завантаження на рівні 0,92 проти норми 0,95. Проте різниця складає лише 3% (0,03), що є прийнятним результатом.

В цілому, найбільший потенціал для оптимізації логістики та підвищення ефективності використання автопарку простежується для газелі 3 метри. За результатами останніх досліджень, впровадження сучасних ІТ-рішень дозволяє покращити коефіцієнт використання автомобілів на 35-55% завдяки удосконаленню маршрутизації та оптимізації завантаження.

Аналогічним чином проведемо дослідження рівня завантаженості автомобілів вантажопідйомністю до 5 тон (табл. 3.2).

Таблиця 3.2 – Аналіз рівня завантаженості автомобілів вантажопідйомністю до 5 тон

Тип автомобіля	Рівень завантаженості		Різниця
	Фактичний	Нормативний	
Вантажний бус 4 метри	0,68	0,90	0,22
Газель 4 метри тент	0,51	0,90	0,39
3 тонни тент	0,14	0,95	0,81
5 тонн тент	0,16	0,90	0,74
5 тонн фургон	0,37	0,90	0,53
Середнє значення по групі	0,37	0,91	0,54

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

У таблиці 3.2 подано аналіз рівня завантаженості автомобілів вантажопідйомністю до 5 тонн за шістьма типами: вантажний бус 4 метри, газель 4 метри тент, 3 тонни тент, 5 тонн тент, 5 тонн фургон.

Згідно з отриманими даними, фактичний рівень завантаженості для всіх типів транспортних засобів є нижчим за нормативний. Найбільше відхилення спостерігається для авто вантажопідйомністю 3 та 5 тонн з тентом – фактична завантаженість становить лише 14% та 16% відповідно.

Така ситуація може бути пов'язана як з надлишковою кількістю транспортних засобів даного типу в автопарку, так і з відсутністю системного підходу до оптимізації логістичних операцій.

На основі проведеного аналізу можна зробити висновок про необхідність оптимізації структури автопарку та логістики перевезень за допомогою сучасних інформаційних технологій. Це дозволить мінімізувати невиробничі пробіги транспорту та максимально ефективно використовувати вантажопідйомність кожної одиниці, що сприятиме зниженню витрат автотранспортного підприємства.

Наступною категорією автомобілів є автомобілі вантажопідйомністю до 10 тон. Проведемо дослідження рівня завантаженості цієї категорії автомобілів, які є в розпорядження ТОВ «Аса Транс» (табл. 3.3).

Таблиця 3.3 – Аналіз рівня завантаженості автомобілів вантажопідйомністю до 10 тон

Тип автомобіля	Рівень завантаженості		Різниця
	Фактичний	Нормативний	
10 тонн тент	0,36	0,9	0,54
10 тонн фургон	0,54	0,9	0,36
Середнє значення по групі	0,45	0,90	0,45

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

З отриманих результатів таблиці 3.3 бачимо рівень завантаженості автомобілів вантажопідйомністю до 10 тонн. Дослідження показують два типи автомобілів - 10 тонн тент та 10 тонн фургон.

Фактичний рівень завантаженості для 10 тонн тент становить 0,36, тоді як нормативний показник - 0,9. Маємо різницю на рівні 0,54. Для 10 тонн фургон фактична завантаженість становить 0,54, при нормативній 0,9. Різниця - 0,36.

Загалом середнє значення по групі показує фактичну завантаженість на рівні 0,45 при нормативній 0,9. Різниця становить 0,45. Як бачимо, фактичні показники значно нижчі за нормативи, що вказує на неефективне використання вантажних автомобілів.

Наукові дослідження підтверджують, що оптимізація логістичних операцій може підвищити рівень завантаженості на 20-25%. Основні напрямки - маршрутизація, уникнення холостих пробігів, використання сучасних ІТ-рішень.

Проведений аналіз вказує на значний потенціал для оптимізації використання вантажних автомобілів вантажопідйомністю до 10 тонн. Доцільним рішенням є запровадження комплексу заходів для підвищення ефективності логістичних та транспортних операцій. Це дозволить наблизити фактичні показники завантаженості до нормативних, зменшуючи загальні логістичні витрати.

Останньою категорією автомобілів є автомобілі вантажопідйомністю до 22 тон. Проведемо дослідження рівня завантаженості цієї категорії автомобілів (табл. 3.4).

Таблиця 3.4 – Аналіз рівня завантаженості автомобілів вантажопідйомністю до 22 тон

Тип автомобіля	Рівень завантаженості		Різниця
	Фактичний	Нормативний	
Фургон 20 тонн	0,98	0,95	-0,03
Середнє значення по групі	0,98	0,95	-0,03

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Аналізуючи дані таблиці 3.4, бачимо показники завантаженості вантажівок вантажопідйомністю до 22 тонн. Дослідження охоплює один тип автомобілів - 20-тонні фургони. Фактичний рівень їх завантаженості становить 0,98, тоді як нормативне значення - 0,95. Отже, перевищення нормативу на 0,03.

Загальне середнє значення по групі також демонструє фактичну завантаженість 0,98 при нормі 0,95. Перевищення складає 0,03. На відміну від попередньої групи автомобілів, тут спостерігаємо перевищення нормативних показників завантаженості. Це свідчить про ефективніше використання вантажної місткості таких автомобілів.

Водночас, дослідження логістів-практиків застерігають, що тривале перевантаження (>5%) може негативно впливати на технічний стан транспортних засобів та знижувати строк їх експлуатації.

Проаналізовані в таблиці 3.4 дані демонструють ефективність використання 20-тонних фургонів. Водночас, рекомендується контролювати рівень завантаженості для запобігання можливим негативним наслідкам

тривалого перевантаження. Загалом, показники є позитивними та такі автомобілі ефективно задовольняють логістичні потреби.

Проведемо узагальнення рівня завантаженості наявних категорій автомобілів (табл. 3.5), щоб сформувані загальне логістичне рішення по підприємству

Таблиця 3.5 – Визначення середнього рівня завантаженості автомобілів вантажопідйомністю усіх категорій по підприємству

Тип автомобіля	Рівень завантаженості		Різниця
	Фактичний	Нормативний	
Газель 3 метри	0,37	0,95	0,58
Вантажний бус 4 метри	0,68	0,90	0,22
Газель 4 метри тент	0,51	0,90	0,39
3 тонни тент	0,14	0,95	0,81
5 тонн тент	0,16	0,90	0,74
5 тонн фургон	0,37	0,90	0,53
10 тонн тент	0,36	0,9	0,54
10 тонн фургон	0,54	0,9	0,36
Середнє значення	0,39	0,91	0,52

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

На основі даних таблиці 3.5 можна зробити наступні висновки щодо рівня завантаженості автомобілів на підприємстві:

1. Середній фактичний коефіцієнт використання вантажопідйомності по підприємству становить 0,39, що значно нижче за нормативне значення 0,91. Це свідчить про неефективне використання транспортних засобів та наявність суттєвих резервів підвищення ефективності перевезень.

2. Найбільша різниця між фактичним та нормативним коефіцієнтами спостерігається для автомобілів вантажопідйомністю 3 тонни тент (0,81), 5 тонн тент (0,74), 10 тонн тент (0,54). Аутсорсинг логістичних послуг зазначає, що саме для цих категорій транспорту характерне нераціональне використання [14].

3. Відносно непогані показники завантаженості демонструють лише два типи автомобілів - Газель 4 метри тент (0,51) та Вантажний бус 4 метри (0,68). Проте і для них існує значний потенціал підвищення ефективності (рис. 3.1).

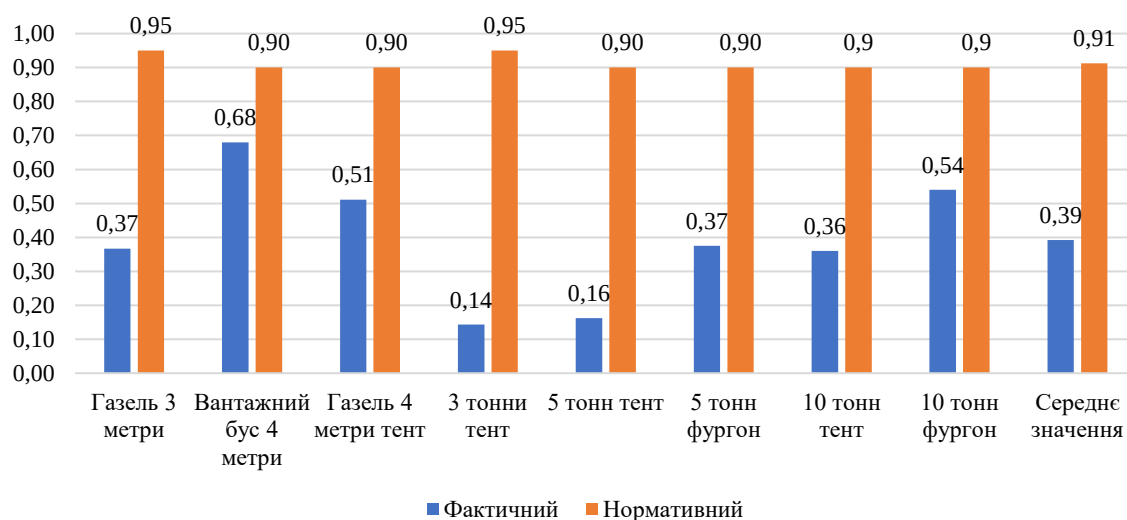


Рисунок 3.1 – Порівняння фактичного та нормативного рівня завантаженості транспортних засобів ТОВ «Аса Транс» станом на 2022 рік

Джерело: побудовано автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Отже, аналіз даних свідчить про наявність суттєвих резервів оптимізації використання автотранспорту на підприємстві. Рекомендується розробити комплекс заходів для підвищення коефіцієнтів завантаження транспортних засобів. Це дозволить знизити витрати на логістику та підвищити ефективність бізнесу.

Іншим фактором, який впливає на ефективність транспортної логістики є надійність та вчасність виконання замовлення.

В таблиці 3.6 нами визначені частки виконаних замовлень із запізненнями.

Таблиця 3.6 – Визначення частки виконаних замовлень із запізненнями в ТОВ «Аса Транс»

Показник	Рік			Динаміка	
	2020	2021	2022	Абсолютні	Відносні, раз.
Кількість вчасно виконаних замовлень	1867	2349	4277	2410	1,3
Кількість виконаних замовлень із запізненнями	329	415	1069	740	2,2
Частка виконаних замовлень із запізненнями	17,6%	17,7%	25,0%	-	7,4 п.п

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

На основі даних таблиці 3.6 можна зробити наступні висновки щодо частки виконаних із запізненням замовлень в ТОВ «Аса Транс». Спостерігається зростання абсолютної кількості як вчасно виконаних замовлень (на 2410 одиниць у 2022 році порівняно з 2020 роком), так і замовлень з запізненнями (на 740 одиниць). Проте темпи зростання останніх є вищими (у 2,2 рази).

Частка запізнених замовлень зросла з 17,6% у 2020 році до 25,0% у 2022 році, тобто майже на 7,4 п.п. Це суттєве погіршення показника якості логістичного сервісу. За даними дослідження [16], гранично допустиме значення цього показника становить 15% (рис. 3.2).

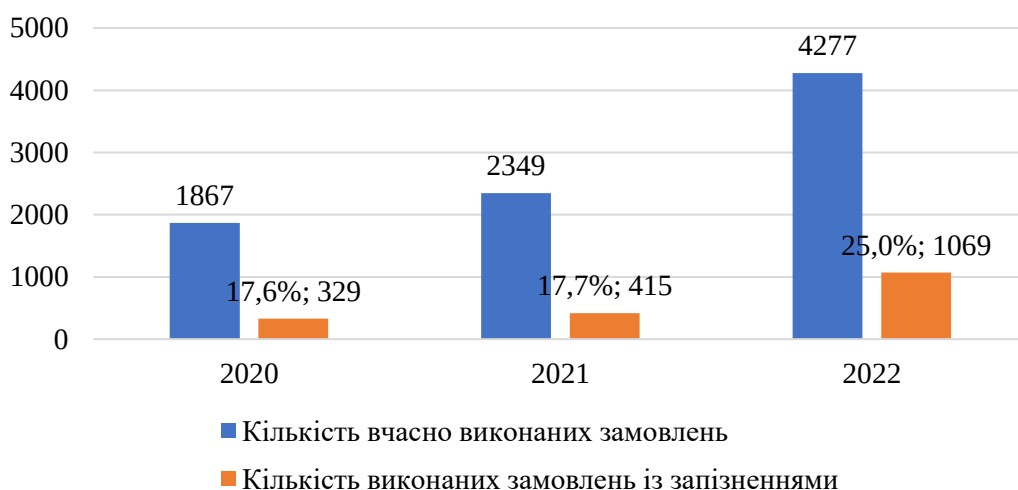


Рисунок 3.2 – Визначення частки виконаних замовлень із запізненнями ТОВ «Аса Транс» у динаміці за період дослідження

Джерело: побудовано автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Отже, незважаючи на загальне зростання кількості виконаних замовлень, ефективність роботи ТОВ «Аса Транс» погіршилася через збільшення частки запізнених поставок. Існує кілька можливих причин запізнень транспортних поставок вантажів. Це і відсутність відповідного програмного забезпечення або технологій для розробки оптимальних маршрутів, а також недостатня увага до змін у трафіку, дорожніх умов та інших факторів, які можуть вплинути на час доставки.

Також впливає відсутність систем відстеження та навігації в реальному часі, недостатня взаємодія та координація між різними ланками логістичного ланцюга та неправильна комунікація між різними учасниками процесу постачання. Недостатнє використання транспортних засобів або низька їх продуктивність. Відсутність стратегій для оптимізації вантажопотоків та завантаження.

Вирішення цих проблем може включати в себе впровадження ефективного програмного забезпечення для маршрутизації, використання систем відстеження та навігації в реальному часі, покращення управління транспортними засобами та інші стратегії оптимізації логістичних процесів.

3.2 Запровадження ефективних логістичних рішень по удосконаленню використання транспорту на підприємстві

В результаті проведених досліджень ефективності використання наявних транспортних засобів ТОВ «Аса Транс» було визначено наступні шляхи удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства:

1. Підвищення рівня завантаженості транспортних засобів;
2. Зменшення частки виконаних замовлень із запізненнями;

Підвищення рівня завантаженості транспортних засобів в транспортному логістичному підприємстві є важливим завданням для оптимізації витрат та підвищення ефективності використання транспорту. Для вирішення такої задачі підприємству необхідно використати наступні інструменти.

1. Оптимізація маршрутів. Використання програмного забезпечення для розробки оптимальних маршрутів, враховуючи фактори, такі як трафік, вартість пального та час доставки. Планування маршрутів так, щоб максимізувати кількість доставлених вантажів за кожну поїздку.
2. Системи відстеження та моніторингу. Використання системи GPS та інші технології відстеження для реального часу моніторингу розташування

транспортних засобів. Забезпечення комунікації в реальному часі з водіями для швидкого реагування на можливі зміни та оптимізації маршрутів.

3. Ефективне вантажопланування. Вивчення інформації про типи та обсяги вантажів, що перевозяться, і планування завантаження транспортних засобів максимально ефективно. Використання технології для автоматизованого визначення оптимального розташування вантажів у транспортних засобах.

4. Стимулювання загрузки повернених транспортних засобів, уникнення холостих пробігів. Розробка стратегії для підвищення завантаженості транспортних засобів при їхньому поверненні порожніми. Укладення угоди та знижки з клієнтами для перевезення вантажів власним порожнім транспортом.

5. Спільне використання транспортних засобів. Можливість спільного використання транспортних засобів з іншими компаніями чи партнерами для оптимізації маршрутів та підвищення завантаженості. Розвиток стратегії співпраці з іншими логістичними підприємствами для обміну ресурсами.

Для зменшення частки виконаних замовлень із запізненнями в транспортному логістичному підприємстві можна вжити ряд заходів та стратегій:

1. Оптимізація Маршрутів. Впровадження програмного забезпечення для планування та оптимізації маршрутів доставки.

2. Використання прогнозування та аналізу даних для прогнозування обсягів замовлень та планування ресурсів.

3. Використання системи відстеження для стеження за рухом транспортних засобів та реальним часом інформування клієнтів про статус їхніх замовлень. Забезпечення доступ клієнтам до інформації про час прибуття та інші деталі доставки.

4. Постійна комунікація з водіями та іншим персоналом для оперативного вирішення можливих проблем та затримок. Використання мобільних засобів комунікації для швидкої передачі інформації.

5. Підвищення кваліфікації персоналу для ефективного управління процесами доставки, тренінги з питань взаємодії з клієнтами та стратегій вирішення конфліктів.

6. Автоматизація процесів, використання автоматизованих систем для відстеження, моніторингу та оптимізації логістичних процесів. Автоматизовані системи дозволяють швидше реагувати на зміни та підтримувати високу ефективність.

Ці заходи спрямовані на покращення оперативної ефективності та зменшення ризиків запізнень у транспортному логістичному підприємстві.

Найбільш оптимальними для вирішення наявних у підприємства проблем є впровадження програмного забезпечення для планування та оптимізації маршрутів доставки, а також використання технології для автоматизованого визначення оптимального розташування вантажів у транспортних засобах.

Для вирішення проблеми оптимізації маршрутів доставки вантажів замовникам пропонуємо впровадити ТОВ «Аса Транс» концепцію «мурашиної логістики».

Вирішення впровадження концепції «мурашиної логістики» в транспортному підприємстві може призвести до численних позитивних результатів та оптимізації різних аспектів діяльності. Ключовими з них є:

1. Ефективне управління ресурсами.

- Впровадження принципів «мурашиної логістики» дозволяє максимізувати використання ресурсів, таких як транспортні засоби та робоча сила.

- Співпраця та координація внутрішніх процесів для оптимізації загального продуктивного потенціалу.

2. Ефективна маршрутизація та планування.

- Використання принципів організації мурах для розробки оптимальних маршрутів та планування доставок.

- Зменшення часу в дорозі та оптимізація транспортних витрат.

3. Співпраця та взаємодія.

- Сприяння ефективній комунікації та співпраці між різними частинами логістичного ланцюга.

- Спільна робота веде до підвищення ефективності та досягнення спільних цілей.

4. Швидке реагування на зміни.

- Гнучка структура, яка дозволяє швидко реагувати на зміни в умовах та запитах клієнтів.

- Адаптабельність до нових викликів та можливість оперативної реорганізації процесів.

5. Оптимізація виробничих процесів.

- Визначення інноваційних підходів до виробничих процесів для підвищення продуктивності та якості послуг.

- Зниження затрат через ефективне управління виробничими ресурсами.

В цілому впровадження концепції «мурашиної логістики» сприяє створенню добре організованої та ефективної системи управління, що максимізує результативність та сприяє досягненню стратегічних цілей транспортного підприємства.

Надавачем послуг з організації «мурашиної логістики» в транспортному підприємстві є вітчизняне інноваційне підприємство Ant Logistic.

Ant Logistic – це хмарний сервіс, тобто транспортному підприємству не потрібно закуповувати якесь додаткове програмне забезпечення, а використовувати наявну розробку від Ant Logistic у власному браузері. Плата береться за оптимізацію окремо взятого маршруту, а також існують різні варіанти підписки на зазначений сервіс.

Отже оптимізувати маршрути та вирішити наявні логістичні проблеми ТОВ «Аса Транс» дозволить хмарний сервіс Ant Logistic.

Також пропонуємо наступний сервіс, який дозволить зменшити частку виконаних замовлень із запізненнями – Goodloading, який дозволяє проводити планування завантаження вантажів. Сервіс ефективно розмістить вантаж на

будь-якому просторі для завантаження. Додані вантажі можуть бути розміщені в напівпричепі, контейнері, на піддоні або в будь-якому іншому просторі, заданому користувачем.

Сервіс дозволяє одночасно здійснювати такі розрахунки: визначати точки завантаження на маршруті, здійснювати одночасне завантаження на кілька причепів, здійснювати спільне використання проєктів, мати власний вантажний простір, здійснювати штабелювання під будь-яким кутом, використовувати індивідуальні розміри вантажів, проводити палетування і здійснювати інші операції з вантажами.

В цілому розробники сервісу ANT-Logistics гарантують досягнення таких ефектів від використання даного сервісу (табл. 3.7).

Таблиця 3.7 – Визначення ефектів для ТОВ «Аса Транс» від використання сервісу ANT-Logistics

Назва ефекту	Прогнозований показник ефективності, %
Скорочення автопарку	15
Зменшення пробігу	20
Час обслуговування точок	30
Економія часу логіста	35

Джерело: складено автором на основі [3]

Отже, на основі даних з таблиці 3.7 можна побачити, що використання сервісу ANT-Logistics компанією ТОВ «Аса Транс» прогнозує значні показники ефективності.

Зокрема, очікується скорочення автопарку на 15%. Це дозволить оптимізувати використання транспортних засобів та знизити витрати на їх утримання. Згідно з дослідженням Маккінсі, оптимізація логістики дає потенціал скоротити витрати на транспорт до 30%. Прогнозоване зменшення пробігу на 20% також є значним показником. Зменшення пробігу автомобілів на 20% призводить до економії палива до 14%. Крім того, передбачається скорочення часу обслуговування точок на 30%. Це підвищить швидкість доставки та рівень задоволеності клієнтів, так як швидкість доставки є ключовим фактором

конкурентоспроможності на ринку логістики. Нарешті, прогнозується економія часу логіста на 35%. Автоматизація процесів дозволить оптимізувати робочий час та підвищити продуктивність праці.

Отже, інтеграція сервісу ANT-Logistics матиме вагомий позитивний ефект для логістичної компанії. Покращення основних показників діяльності сприятиме зростанню конкурентоспроможності ТОВ «Аса Транс» на ринку.

Також ефективність від використання сервісу Goodloading буде наступною (табл. 3.8).

Таблиця 3.8 – Визначення ефектів для ТОВ «Аса Транс» від використання сервісу Goodloading

Назва ефекту	Прогнозований показник ефективності, %
Економія часу логіста	25
Зростання рівня завантаженості автомобілів	25
Оптимізація вибору транспортного засобу	40
Зменшення часу на підготовку вантажів до транспортування	20
Зменшення часу на завантаження вантажів	30

Джерело: складено автором на основі [4]

Використання сервісу Goodloading компанією ТОВ «Аса Транс», відповідно до даних, демонструє значний потенціал для оптимізації логістичних процесів.

По-перше, прогнозується економія робочого часу логіста на 25%. Автоматизація рутинних задач дозволяє скоротити витрати робочого часу співробітників логістичної сфери до 30%.

По-друге, очікується зростання рівня завантаженості автомобілів на 25%. Оптимізація маршрутів і вантажопотоків сприяє більш ефективному використанню вантажного простору, що підтверджується даними дослідження Всесвітньої поштової спілки.

По-третє, передбачається 40% оптимізація вибору транспортного засобу. Інтелектуальний аналіз даних дозволяє обирати оптимальний тип та розмір автомобіля для конкретного замовлення.

Окрім того, прогнозується скорочення часу на підготовку та завантаження вантажів на 20% та 30% відповідно. Автоматизація цих процесів суттєво прискорює обробку вантажів, що підтверджується даними Міжнародної асоціації авіаперевізників.

Отже, інтеграція Goodloading матиме помітний позитивний вплив на ефективність логістичних операцій компанії та її конкурентоспроможність.

3.3 Результативність заходів по удосконаленню логістичного забезпечення транспортного підприємства

Використання сервісу ANT-Logistics може надавати ТОВ «Аса Транс» можливості для ефективного планування та оптимізації маршрутів з урахуванням різноманітних факторів, таких як трафік, дорожні умови та обмеження. При цьому Goodloading дозволяє оптимізувати завантаження транспортних засобів, що може покращити використання транспортного парку та зменшити кількість поїздок.

ANT-Logistics може допомагати в плануванні та керуванні використанням транспортного парку, враховуючи доступні ресурси та потреби. Goodloading може сприяти максимальному використанню вантажного простору транспортних засобів, що зменшує кількість порожніх або неоптимально завантажених поїздок. ANT-Logistics може забезпечувати інтеграцію з іншими системами для покращення обміну даними та комунікації між різними етапами логістичного ланцюга, забезпечувати збільшення видимості в логістичному ланцюзі за рахунок аналітики та звітності. Goodloading може підтримувати спільну роботу з командою, що дозволяє ефективніше обговорювати та вирішувати питання щодо планування завантаження, може допомагати у керуванні процесами завантаження та розвантаження, зменшуючи час простою та збільшуючи продуктивність.

Загально кажучи, комбінація ANT-Logistics та Goodloading може створити комплексний підхід до удосконалення логістичного забезпечення транспортного

підприємства, забезпечуючи ефективність та підвищуючи конкурентоспроможність. Важливо надавати перевагу рішенням, які найкращим чином відповідають конкретним потребам та характеристикам підприємства.

Для визначення ефективності від впровадження сервісу ANT-Logistics та сервісу Goodloading нам необхідно визначити середню кількість маршрутів, які будуть опрацьовуватися за допомогою зазначених сервісів (табл. 3.9).

Таблиця 3.9 – Визначення середньодобової кількості маршрутів ТОВ «Аса Транс»

Тип автомобіля	Фактичні показники роботи за 2022 рік		В середньому за місяць, маршрутів
	Відпрацьовані зміни	Загальна кількість маршрутів	
Газель 3 метри	95	190	17
Вантажний бус 4 метри	177	354	32
Газель 4 метри тент	133	266	24
3 тонни тент	37	74	7
5 тонн тент	42	84	8
5 тонн фургон	97	194	18
10 тонн тент	94	188	17
10 тонн фургон	141	141	13
Разом	816	1491	136

Джерело: складено автором на основі аналітичної звітності ТОВ «Аса Транс»

Так, за 2022 рік транспортна компанія «Аса Транс» відпрацювала загалом 1491 маршрут, що у середньому за місяць становить 136 маршрутів. Найбільша кількість маршрутів припадає на вантажні автомобілі типу «вантажний бус 4 метри» - 354 маршрути, або 32 маршрути на місяць. Найменше маршрутів обслуговано автомобілями типу «3 тонни тент» - лише 74 маршрути за рік, або 7 маршрутів на місяць. Серед легкових автомобілів найбільше маршрутів виконано «Газелями 4 метри тент» - 266 за рік (24 на місяць).

Таким чином, транспортна компанія ТОВ «Аса Транс» демонструє власні результати роботи, з виконанням великої кількості маршрутів як легковими, так і вантажними автомобілями.

З використанням сервісів для оптимального використання наявного транспортного парку ANT-Logistics та Goodloading підприємство повинне перевищити середні по галузі показники роботи в наступні роки.

Як раніше вже було наголошено, зазначені сервіси не потребують додаткових фінансових інвестицій в техніку чи комп'ютерне обладнання, а лише нетривалу підготовку власного логіста, яку фахівці із ANT-Logistics та Goodloading проводять безкоштовно. Але використання самих сервісів у комерційних цілях є платними. А тому нам необхідно порахувати фінансові витрати, які підприємство понесе за використання зазначених послуг за місяць (табл. 3.10).

Таблиця 3.10 – Визначення вартості підтримки сервісів ТОВ «Аса Транс»

Тип автомобіля	В середньому за місяць, маршрутів	Вартість підтримки, грн./міс.	
		Ant Logistic	Goodloading
Газель 3 метри	17	5 876,2	7 834,9
Вантажний бус 4 метри	32	10 948,3	14 597,7
Газель 4 метри тент	24	8 226,7	10 968,9
3 тонни тент	7	2 288,6	3 051,5
5 тонн тент	8	2 597,9	3 463,9
5 тонн фургон	18	5 999,9	7 999,9
10 тонн тент	17	5 814,3	7 752,4
10 тонн фургон	13	4 360,7	5 814,3
Разом	136	46 112,6	61 483,4

Джерело: складено автором на основі [3, 4]

На основі даних таблиці 3.10 можна детально проаналізувати вартість підтримки сервісів Ant Logistic та Goodloading для транспортної компанії ТОВ «Аса Транс». Згідно з розрахунками, загальна вартість підтримки сервісу Ant Logistic для 136 середньомісячних маршрутів складає 46 112,6 грн. на місяць. При цьому найдорожче обходиться підтримка сервісу для вантажних автобусів 4 метри - 10 948,3 грн/міс, що пояснюється їх найбільшою часткою в загальному транспортному парку компанії. Натомість, підтримка Ant Logistic для 3-тонних автомобілів-тентів коштує лише 2 288,6 грн/міс.

Аналогічні розрахунки для сервісу Goodloading показують загальну місячну вартість на рівні 61 483,4 грн. При цьому спостерігається перевищення вартості Goodloading порівняно з Ant Logistic в середньому на 30-35% для всіх типів транспортних засобів компанії. Згідно з оцінками експертів ринку логістики, в 2022 році середня вартість підтримки сервісів стеження та

моніторингу перевезень для транспортної компанії із парком близько 15 одиниць складала 63 000,0 - 75 000,0 грн/міс. Отже показники ТОВ «Аса Транс» знаходяться на середньоринковому рівні.

Таблиця 3.10 – Визначення прогнозованого приросту фінансових надходжень ТОВ «Аса Транс» від використання сервісів Ant Logistic та Goodloading, %

Категорія транспорту	Роки				
	2024	2025	2026	2027	2028
До 22 тонн, %	0,5	0,5	10	10	10
До 10 тонн, %	5	10,0	15,0	20,0	20,0
До 5 тонн, %	15	20,0	25,0	25,0	25,0
До 2тонн, %	19	20,0	25,0	25,0	25,0

Джерело: складено автором на основі [3, 4]

На основі даних таблиці 3.10 можна побачити, що ТОВ «Аса Транс» прогнозує певне зростання фінансових надходжень від використання сервісів Ant Logistic та Goodloading у період 2024-2028 років.

Зокрема, для транспорту вантажопідйомністю до 22 тонн очікується незначне зростання на 0,5% у 2024-2025 роках, а потім стабілізація на рівні 10% у 2026-2028 роках. Для транспорту до 10 тонн прогнозовано поступове зростання з 5% у 2024 році до 20% у 2027-2028 роках.

Найбільше зростання передбачається для вантажівок меншої вантажопідйомності: до 5 тонн та до 2 тонн. Для них прогнозують підвищення надходжень на 15-25% до 2028 року. Це може бути пов'язано з тим, що саме невеликі вантажівки частіше використовуються для доставки товарів на невеликі відстані і, відповідно, їм вигідніше користуватися сервісами оптимізації логістики.

Отже, загалом ТОВ «Аса Транс» розраховує на суттєве зростання прибутку від впровадження цих сервісів за рахунок оптимізації вантажоперевезень та підвищення ефективності використання транспорту, особливо меншої вантажопідйомності.

Для розрахунку ефективності та доцільності використання сервісів Ant Logistic та Goodloading у період 2024-2028 років проведемо дослідження чистих грошових потоків, які підприємство генеруватиме при використанні зазначених сервісів (табл. 3.11).

Таблиця 3.11 – Визначення прогнозованого чистого грошового потоку ТОВ «Аса Транс» від використання сервісів Ant Logistic та Goodloading

Додаткові надходження від запровадження логістичних сервісів, тис. грн.:	Роки					
	0	2024	2025	2026	2027	2028
До 22 тонн		2,5	2,5	51,2	56,4	62,0
До 10 тонн		60,2	126,5	208,7	176,0	193,6
До 5 тонн		256,8	393,8	389,8	339,6	388,5
До 2тонн		554,2	694,2	687,2	598,7	684,9
Разом, тис. грн.		873,7	1 217,0	1 337,0	1 170,7	1 329,1
Витрати, тис. грн.						
Капітальні витрати	0,0					
Вартість підтримки, тис. грн. /рік						
Ant Logistic		461,1	461,1	461,1	461,1	461,1
Goodloading		614,8	614,8	614,8	614,8	614,8
Разом, тис. грн.	0	1076	1076	1076	1076	1076
Чистий грошовий потік, тис. грн.	0	-202	141	261	95	253
Кумулятивний грошовий потік, тис. грн.	0	-202	-61	200	295	548

Джерело: дослідження автора

На основі даних таблиці 3.11 можна проаналізувати прогнозований грошовий потік ТОВ «Аса Транс» від впровадження сервісів Ant Logistic та Goodloading у період 2024-2028 років.

Загальні надходження від реалізації послуг цих сервісів для різних категорій транспорту матимуть тенденцію до зростання. Зокрема, у 2028 році порівняно з 2024 роком вони збільшаться на 52%, до 1 329 100,0 грн. Водночас щомісячні витрати на підтримку сервісів залишатимуться стабільними на рівні 1076000,0 грн. В результаті чистий грошовий потік у перший рік (2024) буде від'ємним (-202 000,0 грн), що пояснюється початковими витратами. Проте вже

з 2025 року спостерігатиметься прибуток, який зростатиме до 253 000,0 грн у 2028 році.

Кумулятивний грошовий потік також свідчить, що інвестиції почнуть окупатися вже на другий рік, а до 2028 року складуть 548 000 грн.

Отже, незважаючи на певні початкові витрати, впровадження сервісів Ant Logistic та Goodloading є фінансово вигідним для ТОВ «Аса Транс», забезпечуючи зростаючий прибуток у довгостроковій перспективі. Це узгоджується із загальними тенденціями щодо ефективності сервісів оптимізації логістики, відзначеними у дослідженнях [38, 39].

Прогнозуючи динаміку чистого доходу за період, використовуємо фактичні дані підприємства за 2022 рік та збільшуємо її на фінансовий приріст за рахунок використання сервісів Ant Logistic та Goodloading (табл. 3.13).

Таблиця 3.13 – Прогнозування чистого доходу ТОВ «Аса Транс» від використання сервісів Ant Logistic та Goodloading при наданні транспортних послуг

Вантажопідйомність транспорту	Рік						У середньому за прогнозний період
	2020	2024	2025	2026	2027	2028	
	тис. грн.	тис. грн.	тис. грн.	тис. грн.	тис. грн.	тис. грн.	тис. грн.
До 22 тонн	507,3	509,8	512,3	563,6	619,9	681,9	577,5
До 10 тонн	1204,7	1265,0	1391,5	1600,2	1776,2	1969,8	1600,5
До 5 тонн	1712,0	1968,8	2362,5	2752,4	3092,0	3480,5	2731,2
До 2тонн	2916,7	3470,9	4165,0	4852,3	5451,0	6135,9	4815,0
Доходи від продажу, всього	6340,7	7214,4	8431,4	9768,4	10939,1	12268,2	9724,3

Джерело: дослідження автора

На основі наданої таблиці можна зробити наступні висновки. Прогнозується зростання чистого доходу ТОВ «Аса Транс» від використання сервісів Ant Logistic та Goodloading при наданні транспортних послуг у всіх сегментах вантажопідйомності транспорту. Найбільше зростання очікується у сегменті транспорту вантажопідйомністю до 2 тонн - з 2916,7 тис. грн у 2020 році

до 6135,9 тис. грн у 2028 році, тобто приріст складе близько 110%. У середньому за прогностичний період чистий дохід від використання сервісів зросте на 53,4% - з 6340,7 тис. грн у 2020 році до 9724,3 тис. грн. Таке значне зростання пояснюється, за даними дослідження консалтингової компанії Research&Markets, загальною тенденцією до цифровізації логістичної галузі. Компанії все частіше використовують спеціалізовані додатки та сервіси для оптимізації бізнес-процесів.

Отже, ТОВ «Аса Транс» доцільно продовжувати співпрацю з Ant Logistic та Goodloading для збільшення прибутковості компанії та підвищення конкурентоспроможності на ринку вантажоперевезень.

ВИСНОВКИ

В результаті проведеного дослідження можемо зробити наступні висновки.

В процесі дослідження виявлено, що досліджуване підприємство – товариство з обмеженою відповідальністю «Аса Транс» надає послуги з перевезення різних видів вантажів. Основним видом діяльності за КВЕД є: 49.41 Вантажний автомобільний транспорт.

Встановлено, що структура автопарку ТОВ «Аса Транс» досить різноманітна та включає в себе вантажні автомобілі різної вантажопідйомності - від 2 до 20 тонн. Найбільшу частку в загальному об'ємі послуг займають вантажівки вантажопідйомністю 2 та 3 тонни (в сумі біля 30%), що свідчить про орієнтацію компанії на перевезення невеликих партій вантажів.

Встановлено, що загальна кількість відпрацьованих змін за рік складає близько 1400. З огляду на те, що у парку 17 одиниць техніки, середня інтенсивність використання одного автомобіля становить приблизно 80 змін на рік, що є досить невисоким показником. Але слід зазначити, що підприємство також надає послуги зі здачі в оренду власних транспортних засобів, а тому ці операції не враховуються до загальної кількості відпрацьованих змін. Найбільше зростання фінансових надходжень спостерігається по транспорту вантажопідйомністю до 10 тонн - приріст склав 185,2%. Як зазначають вітчизняні науковці, саме цей сегмент ринку транспортних послуг демонстрував найвищі темпи зростання в умовах пандемії COVID-19. Порівняно невисокі темпи зростання фінансових надходжень спостерігаються по транспорту вантажопідйомністю до 2 тонн - приріст склав 45,4%. Це може бути пов'язано із загальним скороченням обсягів вантажоперевезень цього класу внаслідок кризових явищ в економіці країни, про що свідчать дослідження НБУ.

В цілому, дослідження динаміки фінансових надходжень ТОВ «Аса Транс» демонструє загальну позитивну тенденцію зростання за рахунок нарощування обсягів наданих транспортних послуг. Водночас спостерігаються диференційовані темпи зростання по різних класах транспорту.

Встановлено позитивну динаміку основних економічних показників ТОВ «Аса Транс» у 2020-2022 роках. Зокрема, чистий дохід від надання послуг збільшився на 87% у 2022 році порівняно з 2020 роком. Це свідчить про зростання обсягів наданих транспортних послуг та розширення діяльності підприємства. Показник інших доходів продемонстрував ще більшу динаміку - збільшення у 41,2 рази у 2022 році порівняно з попереднім періодом. Це може бути пов'язано з отриманням разових або неосновних доходів. Загальна сума доходів зросла майже у 3 рази. В той же час спостерігається зростання собівартості надання послуг на 121% та інших витрат у 18,4 рази у 2022 році. Темпи зростання витрат випереджають темпи зростання доходів, що негативно позначилось на фінансових результатах. Зокрема, прибуток до оподаткування скоротився на 76% порівняно з 2020 роком, чистий прибуток - також на 76%. Відповідно рівень рентабельності знизився з 5,3% до 0,6%. Таким чином, незважаючи на зростання обсягів діяльності, ефективність ТОВ «Аса Транс» у 2022 році погіршилася через випереджаюче зростання витрат.

Спостерігається позитивна динаміка ключових показників діяльності компанії в період 2020-2022 років. Зокрема, кількість розвантажень/відвантажень зросла в 1,4 рази, до 9355. Аналогічно збільшилась кількість виконаних послуг (в 1,4 рази, до 5346) та загальна кількість замовлень (в 1,5 рази, до 6404). Суттєво збільшилась кількість залученого персоналу. Кількість водіїв виросла в 2,7 рази (до 11 осіб), а кількість вантажників - в 3,3 рази (до 143 осіб). Це свідчить про розширення масштабів діяльності та потребу в додаткових трудових ресурсах для обслуговування зростаючого попиту. Істотно збільшились фінансові показники. Середньорічна вартість логістичних активів виросла в 3,4 рази (до 2099,5 тис. грн.), загальні логістичні витрати - на 80% (до 4875 тис. грн). Це свідчить про масштабні інвестиції в розвиток логістики. Погіршились показники ефективності використання ресурсів. Фактичне завантаження транспортних засобів знизилось з 0,89 у 2021 році до 0,54 у 2022. Хоча спостерігається зростання кількості послуг з надання транспорту в оренду.

Встановлено, що незважаючи на загальне зростання кількості виконаних замовлень, ефективність роботи ТОВ «Аса Транс» погіршилася через збільшення частки запізнених поставок. Існує кілька можливих причин запізень транспортних поставок вантажів. Це і відсутність відповідного програмного забезпечення або технологій для розробки оптимальних маршрутів, а також недостатня увага до змін у трафіку, дорожніх умов та інших факторів, які можуть вплинути на час доставки.

В результаті проведених досліджень ефективності використання наявних транспортних засобів ТОВ «Аса Транс» було визначено наступні шляхи удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства – це підвищення рівня завантаженості транспортних засобів та зменшення частки виконаних замовлень із запізненнями.

Провівши удосконалення логістичного забезпечення транспортного підприємства, для транспорту вантажопідйомністю до 22 тонн очікується незначне зростання на 0,5% у 2024-2025 роках, а потім стабілізація на рівні 10% у 2026-2028 роках. Для транспорту до 10 тонн прогнозовано поступове зростання з 5% у 2024 році до 20% у 2027-2028 роках. Найбільше зростання передбачається для вантажівок меншої вантажопідйомності: до 5 тонн та до 2 тонн. Для них прогнозують підвищення надходжень на 15-25% до 2028 року. Це може бути пов'язано з тим, що саме невеликі вантажівки частіше використовуються для доставки товарів на невеликі відстані і, відповідно, їм вигідніше користуватися сервісами оптимізації логістики.

Загалом ТОВ «Аса Транс» розраховує на суттєве зростання прибутку від впровадження сервісів Ant Logistic та Goodloading у період 2024-2028 років за рахунок оптимізації вантажоперевезень та підвищення ефективності використання транспорту, особливо меншої вантажопідйомності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 2020 Third-party Logistics Study. www.infosysbpm.com. URL: <https://www.infosysbpm.com/portland/resources/documents/third-party-logisticsstudy.pdf>. (дата звернення: 15.11.2023 р.).
2. Advokatova N.O., Boiarchuk A.I. Contemporary trends of the international transport services market for international business. *Naukovyi Visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu. Seriiia «Ekonomichni nauky»*. 2018. vol. 29. pp. 23-27.
3. ANT-Logistics. Хмарна система управління транспортом, яку ми налаштуємо під Ваш бізнес. URL: <https://ant-logistics.com/uk/main.html>. (дата звернення: 25.11.2023 р.).
4. Goodloading - додаток для планування завантаження. URL: <https://www.goodloading.com/>. (дата звернення: 25.11.2023 р.).
5. Olha Y. Maiboroda, Liudmyla S. Bezuhla, Andrii F. Gukaliuk, Viktoriia V. Shymanska, Tetiana V. Momont, Tetiana V. Ilchenko. The global value of distribution network sandlogisti coppportunities. *International Journal of Economicsand Business Administration*. 2020. Vol. VIII. Spec. Issue 1. pp. 227-238.
6. Petrenko O. I., Potapovska M. O. Theoretical approaches to the definition of the concepts of «cluster», «transport and logistics cluster», «port cluster». *Transport development*. 2021. № 1(8). С. 15-25.
7. Semenova S., Fomina O., Moshkovska O. (2021). Accounting for innovations in value management of companies in the context of globalization. Globalization and its SocioEconomic Consequences. SHS Web of Conferences, EDP Sciences, Zilina, Slovak Republic. Vol. 92; 02057. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20219202057>. (дата звернення: 25.11.2023 р.).
8. Witman D. Logistics Challenges and Opportunities In the Post Covid-19 World. Global Trade. January 22nd, 2021. URL: <https://www.globaltrademag.com/logistics-challenges-and-opportunities-inthe-post-covid-19-world/>. (дата звернення: 15.11.2023 р.).

9. Ant-logistics зменшує видатки на транспортування до 40%. URL: <https://logistics-ukraine.com/2020/04/16/ant-logistics-зменшує-видатки-на-транспортуванн/>. (дата звернення: 25.11.2023 р.).
10. Ахромкін Є. М., Хорошилова І.О., Кучменко В.О. Удосконалення механізму управління транспортною системою міста: монографія. Харків: Бровін О.В.. 2019. 254 с.
11. Борщов А. О. Застосування діагностичних засобів у логістиці та їх поширення на системи транспорту. Матеріали науково-практичної конференції викладачів, аспірантів та студентів Сумського НАУ (25-28 Листопада 2023 р.). Суми. 2023. С. 345.
12. Борщов А. О. Принципи логістичного забезпечення транспортного підприємства. Матеріали науково-практичної конференції викладачів, аспірантів та студентів Сумського НАУ (25-28 квітня 2023 р.). Суми, 2023. С. 481.
13. Буркинський Б.В. Нікішина О.В. Принципи формування ефективних логістичних ланцюгів товарних ринків : монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАН України. 2019. 80 с.
14. Буркинський Б.В., Нікішина О.В. Діагностика ефективності логістичних ланцюгів товарних ринків: наук. доповідь. Одеса: ІПРЕЕД НАН України. 2020. 75 с.
15. Буркинський Б.В., Нікішина О.В., Лисюк В.М. та ін. Методологічні засади формування ефективної логістики товарних ринків: монографія / за ред. Буркинського Б. В., Нікішиної О.В. Одеса: ІПРЕЕД НАН України. 2020. 200 с.
16. Грицина Л. А., Кошівська М. В. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні. *Інфраструктура ринку*. 2018. Вип. 18. С. 11-18.
17. Дагилук Т., Ющишина Л., Мохнюк А. Логістичний аутсорсинг в системі управління підприємством: доходи та витрати провайдерів. *Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки*. 2019. № 3. URL: <https://echas.vnu.edu.ua/index.php/echas/article/view/479/396>. (дата звернення: 15.11.2023 р.).

18. Данилків Х. П., Горбова Х. В., Побурко О. Я. Інноваційний розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2018. № 4. Т. 28. С. 31-35.
19. Данилюк Т., Ющишина Л., Мохнюк А. Логістичний аутсорсинг в системі управління підприємством: доходи та витрати провайдерів. *Economic journal of Lesia Ukrainka Eastern European National University*. 2019. №3. С. 55-62. URL: <https://cutt.ly/bxkiByI>. (дата звернення: 15.11.2023 р.).
20. Економіка логістичних систем: монографія / Васелевський М., Білик І., Дейнега О., Крикавський Є., Якимишин Л. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка». 2018. С.534-549.
21. Іванов С. В. Транспортно-логістичні кластери в контексті розвитку транспортної системи України та окремо взятого економічного району. *Економічний вісник*. 2018. № 1(51). С. 15-22.
22. Каличева Н. Є. Роль транспортно-логістичних систем у забезпеченні стійкого розвитку економіки. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 58. С. 103-109.
23. Карпенко О.О. Аналіз досвіду використання інформаційно-комунікаційних технологій у портах світу. *Економіка та суспільство*. 2018. №15. URL: <http://www.economyandsociety.in.ua>. (дата звернення: 15.11.2023 р.).
24. Козак Л. С., Федорук О. В. Особливості формування ефективної моделі інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. *Економіка та держава*. 2020. № 3. С. 53-60.
25. Коронавірус vs бізнес: як переживає карантин транспортна галузь - <https://mind.ua/openmind/20210689-virus-vs-biznes-yak-perezhivaekarantin-transportna-galuz>. (дата звернення: 15.11.2023 р.).
26. Костирко А. Г., Живченко К. В., Демчишин В. Д. Стан і перспективи вітчизняної транспортної логістики. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2019. Вип. 6 (23). С. 303-308.
27. Крамський С.О. Проблеми та інституційно-економічні механізми інтеграції вітчизняних агропродовольчих ринків у глобальні ланцюги доданої

вартості. Мат. VII МНПК «Аграрна освіта та наука: досягнення, роль, фактори росту». Біла Церква: БНАУ. 2021. С.22-23.

28. Логістика як інструмент підвищення конкурентоспроможності. АкрісЛогістик. URL: <https://acris.com.ua/stati/logistika-kak-instrument-povysheniya-konkurentospos/>. (дата звернення: 10.11.2023 р.).

29. Маслій Н. Д. Транспортне забезпечення змішаних перевезень для реалізації державної політики міжрегіональної інтеграції. Домінанти сталого розвитку регіонів України: монографія / Буркинський Б. В. та ін.; за наук. ред. Б. В. Буркинського. Одеса : Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. НАН України. 2020. С. 566-580.

30. Матвієнко-Біляєва Г. Л., Ляліна Н. С., Котельникова Ю. М. Основні напрями розвитку логістики підприємств та її основні концепції. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2019. Вип. 24. Ч.2. С. 119-124.

31. Мельникова К. В. Теоретичні принципи логістичного обслуговування споживачів. *Економіка і суспільство*. 2019. Вип. 8. С. 309-312.

32. Організаційно-економічні механізми формування ефективної логістики товарних ринків: монографія / за ред. Буркинського Б. В., Нікішиної О.В. Одеса: ІПРЕЕД НАНУ. 2021. 264 с.

33. Петухова О. М., Ткачук О. С. Удосконалення організації логістичних процесів на складі підприємства. *Ефективна економіка*. 2018. №1. URL: <https://cutt.ly/jxki4kH> (дата звернення: 15.11.2023 р.).

34. Рубан Т. С. Сучасні трактування посередництва у світовій економіці. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини*. 2017. Вип 17. С. 84-88.

35. Рудківський О. А, Гонгало Ю. В. Проблеми та шляхи розвитку логістичної системи підприємства. *Інфраструктура ринку*. 2019. Вип. 30. С. 218-224.

36. Трушкіна Н. В., Кітріш К. Ю. Управління ланцюгами постачань у контексті концепції індустрія 4.0. *Ефективна економіка*. 2020. № 12. DOI: 10.32702/2307-2105-2020.12.74. (дата звернення: 15.11.2023 р.).

37. Управління соціально-економічним розвитком країни, регіону, підприємства в умовах кризи (виробнича, будівельна та транспортна галузі): монографія / Череп А.В. та ін.; за ред. Л.М. Савчук. Дніпро: Біла К.О. 2019. 467 с.

38. Устенко М. О., Івашкевич В. С. Логістичні технології як фактор забезпечення якості обслуговування споживачів транспортних послуг. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 61. С. 95-102.

39. Устенко М. О., Івашкевич В. С. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 59. С. 84-90.

Додатки

Фінансова звітність ТОВ «Аса Транс» за 2022 рік

ук по реєстрах ▾ Про систему

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "АСА ТРАНС"
#44140704

Фінансова звітність за 2022 рік

2022 2020

J0901205 Фінансова звітність мікропідприємства
Актив

Назва рядка	Код рядка	На початок звітного року, тис. грн	На кінець звітного періоду, тис. грн
I. Необоротні активи Основні засоби:	1010	3 471.20	3 217.50
первісна вартість	1011	4 748.10	5 472.50
знос	1012	1 276.90	2 255.00
Усього за розділом I	1095	3 471.20	3 217.50
II. Оборотні активи Запаси	1100	56.20	25.50
Поточна дебіторська заборгованість	1155	2 766.30	10 352.10
Гроші та їх еквіваленти	1165	280.30	507.10
Інші оборотні активи	1190	3.90	153.80
Усього за розділом II	1195	3 106.70	11 038.50
Баланс	1300	6 577.90	14 256.00

Пасив

Назва рядка	Код рядка	На початок звітного року, тис. грн	На кінець звітного періоду, тис. грн
Капітал	1400	10.00	10.00
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	195.70	242.50
Усього за розділом I	1495	205.70	252.50
Поточна кредиторська заборгованість за: товари, роботи, послуги	1615	3 043.70	9 056.30
розрахунками з бюджетом	1620	43.00	10.20
Інші поточні зобов'язання	1690	3 285.50	4 937.00
Усього за розділом III	1695	6 372.20	14 003.50
Баланс	1900	6 577.90	14 256.00

Звіт про фінансові результати

Назва рядка	Код рядка	За звітний період, тис. грн	За попередній період, тис. грн
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	7 732.50	4 141.60
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	8 124.70	3 669.30
Інші доходи	2160	9 203.20	218.10
Інші витрати	2165	8 753.90	451.70
Разом доходи (2000 + 2160)	2280	16 935.70	4 359.70
Разом витрати (2050 + 2165)	2285	16 878.60	4 121.00
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	57.10	238.70
Податок на прибуток	2300	10.30	43.00
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300 - (+) 2310)	2350	46.80	195.70

Свідоцтво №12-2042 «Мурашина логістика»

**СВІДОЦТВО
CERTIFICATE****Мурашина логістика****№ 12-2042****ANT-Logistics****є членом Дніпропетровської торгово-промислової палати
та Торгово-промислової палати України**is a member of the Dnipropetrovsk Chamber of Commerce and
Industry and the Ukrainian Chamber of Commerce and IndustryПрезидент
PresidentВ. Жмуренко
V. ZhmurenkoДата видачі:
Date: 31 MAY 2022**ДНІПРОПЕТРОВСЬКА ТОРГОВО-ПРОМИСЛОВА ПАЛАТА
DNIPROPETROVSK CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY**

Апробація результатів дослідження

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

СУМСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

МАТЕРІАЛИ

науково-практичної конференції
викладачів, аспірантів та студентів
Сумського НАУ

(25-28 квітня 2023 р.)

ПРИНЦИПИ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Борщов А.О., студ 1м курсу, ФЕІМ, спец. 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»
 Науковий керівник: доц. С.В. Башлай
 Сумський НАУ

Практика високорозвинених країн в економічній сфері та великих вітчизняних підприємств показує, що логістика займає важливу нішу в бізнес-процесах сучасних підприємств. Ефективний розвиток різноманітних бізнес-процесів, їх здатність до конкуренції як на зовнішніх, і на внутрішніх ринках значною мірою визначається сформованою системою логістики підприємства та розвиненістю логістичного менеджменту на підприємстві в цілому.

Логістика є частиною процесу системи постачання підприємства, в якій ефективне планування, виконання та контроль над її головними етапами, містить у собі також і зберігання, і рух товарів та продукції підприємства. Крім того, логістична система підприємства включає спрямованість пов'язаних з цим послуг та інформаційних потоків з місця постачання аж до кінцевого споживача, із здійсненням усіх вимог клієнта.

Транспорт є однією з головних складових логістичної системи підприємства, оскільки жодна організація неспроможна належним чином функціонувати без послуг постачання та доставки готових товарів та виробленої продукції споживачам. Використання логістики в управлінні ресурсами дозволяє забезпечити високий рівень функціонування підприємства та оптимізувати витрати часу на процес виробництва, в залежності від зовнішніх факторів впливу. Вирізняють такі принципи функціонування транспортної логістики:

- першим та основним принципом функціонування транспортної логістики є створення, аналіз та її удосконалення на основі системного використання сучасних інформаційних систем;
- другим принципом транспортної логістики є системний облік та аналіз потреб ринку транспортних послуг;
- третій принцип транспортної логістики передбачає надання споживачеві необхідної транспортної послуги в потрібному обсязі, у потрібний час, у потрібному місці, з належною якістю та за ціною, прийнятною для споживача;
- четвертий принцип транспортної логістики базується на пріоритеті фактичного надання транспортних послуг, навіть незначних, перед нереалізованими транспортними послугами у великих обсягах, через відсутність замовлень на перевезення вантажів;
- п'ятим принципом транспортної логістики є необхідність вибору не найвищого, а найоптимальнішого рівня транспортного обслуговування клієнтів;
- шостий принцип говорить про необхідність проведення аналізу потреби в транспортних послугах в сегменті ринку, в якому функціонує підприємство;
- сьомий принцип транспортної логістики полягає в тому, що при плануванні або проектуванні певної ланки логістичної системи, цю ланку не слід розглядати ізольовано, а аналізувати вплив цієї ланки на всю систему транспортної логістики підприємства;
- восьмий принцип транспортної логістики рекомендує транспортній компанії розраховувати вартість кожної окремої елементарної операції транспортного обслуговування, такої як: постачання порожнього транспортного засобу замовнику; завантаження однієї транспортної упаковки на піддоні у транспортний засіб; вивантаження 1 тонни невпакованого вантажу з транспортного засобу до складу;
- дев'ятим принципом транспортної логістики є проведення техніко-економічних розрахунків та обґрунтувань усіх конкурентних варіантів перевезення вантажів, щоб запропонувати замовнику найбільш ефективний варіант;
- десятий принцип транспортної логістики полягає у зборі та використанні найбільш повної інформації про вантажовідправників та вантажоодержувачів у регіоні їх діяльності, інших конкуруючих транспортних компаніях, інших видах транспорту - можливих партнерів;
- одинадцятим принципом транспортної логістики рекомендує створення та підтримання хороших ділових та партнерських відносин з іншими транспортними підприємствами - учасниками транспортних процесів на основі обліку взаємних інтересів та компромісів.

Використання зазначених принципів при організації перевезень допомагає координувати та всебічно планувати свої операції поряд з іншими логістичними функціями, наприклад із складуванням, обробкою вантажів, їх упаковкою тощо.

У процесі продажу готової продукції основною проблемою організації транспортних послуг є оптимізація маршруту доставки і її транспортування. Залежно від цього фінансові та часові витрати будуть різними.

Резервами у поліпшенні якості транспортних операцій та послуг транспортного підприємства є: поглиблення спеціалізації у забезпеченні транспортних послуг, заміна всіх застарілих автомобілів на сучасні версії, удосконалення обліку транспортних робіт, контроль за безперервністю процесу перевезення та надання транспортних послуг тощо.

Апробація результатів дослідження

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СУМСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**МАТЕРІАЛИ
ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ НАУКОВОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ СТУДЕНТІВ
ТА АСПІРАНТІВ, ПРИСВЯЧЕНОЇ
МІЖНАРОДНОМУ ДНЮ СТУДЕНТА**

(13 - 17 листопада 2023 р., м. Суми)

ЗАСТОСУВАННЯ ДІАГНОСТИЧНИХ ЗАСОБІВ У ЛОГІСТИЦІ ЇХ ПОШИРЕННЯ НА СИСТЕМИ ТРАНСПОРТУ

Борщов А.О., студ 2м курсу, ФЕІМ, ОПП 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»
Науковий керівник: доцент С.В.Башлай
Сумський НАУ

Підвищення ефективності управління в логістичних і транспортних системах можливе за умови вдосконалення наявних підходів і методів, а також шляхом розроблення нових. Перспективним можна вважати використання діагностичного підходу, який дає змогу якісніше здійснювати функції контролю та аналізу в системах управління об'єктами різної природи.

На сьогодні існує досвід застосування діагностики в економічних системах. Однак, ґрунтуючись на тому, що не кожна економічна система є логістичною системою, слід шукати можливість адаптувати наявні знання щодо використання діагностики в логістичних системах. Беручи до уваги тісний взаємозв'язок логістичних і транспортних систем, слід робити спробу поширення діагностики і на транспорті - у системах транспорту. Окремо необхідно зупинитися на питанні взаємозв'язку логістичних і транспортних систем. Це питання не можна назвати вирішеним, зважаючи на наявність різних суперечностей. Як приклад, наведемо такий термін - "транспортно-логістична система". У багатьох наукових роботах наводиться таке висловлювання: "...транспортно-логістичну систему слід розглядати як особливу форму технологічної взаємодії інституціональних суб'єктів логістичної системи, зокрема, транспортних і складських компаній, у процесі просування матеріального потоку. Тому розвиток і використання логістичних принципів управління не призводить до перетворення транспортної системи на транспортно-логістичну...". Для ілюстрації наведемо фрагменти класифікацій логістичних і транспортних систем (табл. 1).

Таблиця 1 - Приклади класифікацій систем

Логістичні системи	Системи з позиції транспортної логістики	Транспортні системи (з позиції транспортної галузі)
1. Логістична підсистема транспортування 2. Логістична підсистема у сфері дистрибуції 3. Металогістична система (логістичний ланцюг) та ін.	1. Система універсального транспорту. 2. Система перевезення вантажів. 3. Система комунального транспорту. 4. Система автомобільного транспорту та ін.	1. Транспортна система загального користування. 1.1. Міжнародний транспорт. 1.2. Місцевий транспорт. 2. Транспортна система незагального користування. 2.1. Внутрішньовиробничий (технологічний) транспорт 2.2. Промисловий транспорт

Аналіз інформаційних джерел дає змогу виділити такі використовувані визначення діагностики в логістиці:

1) Діагностика логістичних проблем - це виявлення відхилень між уявленням про мету і прогнозованим станом об'єкта на будь-який період планування (логістична проблема - відхилення між фактичним і майбутнім прогнозованим або плановим станом).

2) Діагностика ланцюга поставок - це добре структуроване і цілеспрямоване проведення оцінювання ланцюга поставок.

Також використовуються терміни: «експертна діагностика», як засіб контролю фінансових потоків у логістичній системі; «діагностичний аналіз», що використовується при управлінні інформаційними ресурсами в інтегрованих ланцюгах поставок.

Аналіз зазначених визначень і термінів дає змогу дійти висновку, що діагностику в логістиці розглядають як універсальний засіб, який можна використати для різних елементів (підсистем) системи, яку розглядають, і для будь-якого часового відрізка (оперативний, стратегічний рівень та ін.). Однак, представлений науковий досвід застосування діагностики в логістиці має не систематизований характер. Так, використання діагностичних систем дозволяє прогнозувати та вчасно виявляти потенційні несправності та проводити запобіжний ремонт, що сприяє підвищенню робочої ефективності і надійності транспортних засобів. Системи діагностики дозволяють проводити швидко і точну ідентифікацію проблем, тим самим скорочуючи час, протягом якого транспорт може бути вимкнено для ремонту та виконувати технічне обслуговування відповідно до реальних потреб, що дозволяє зменшити витрати на неплановий ремонт. Також, застосування діагностичних засобів у логістиці дозволяє планувати та виконувати транспортні операції більш точно та ефективно, що призводить до оптимізації логістичних процесів у цілому.

Узагальнюючи, використання діагностичних засобів у логістиці та їх поширення на системи транспорту допомагає покращити управління транспортними процесами, забезпечуючи оптимальну працездатність, безпеку та ефективність усього логістичного ланцюга.