

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СУМСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ БУДІВНИЦТВА ТА ТРАНСПОРТУ

Кафедра транспортних технологій

Пояснювальна записка
до кваліфікаційної роботи

СВО «МАГІСТР»

на тему: Підвищення ефективності вантажних перевезень
на прикладі

Виконав: здобувач вищої освіти
2м курсу, групи ТРТ 2301м,
спеціальності 275 «Транспортні
технології (за видами)» спеціалізації
275.03 «Транспортні технології
(на автомобільному транспорті)»

Власенко І.Р.

(прізвище та ініціали)

Керівник: *Саржанов О.А.*

(прізвище та ініціали)

Рецензент: *Луцьковський В.М.*

(прізвище та ініціали)

СУМСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет будівництва та транспорту

Кафедра: транспортних технологій

Ступінь вищої освіти: «Магістр»

Спеціальність: 275 «Транспортні технології (за видами)»

Спеціалізація: 275.03 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Декан факультету будівництва та транспорту

к.т.н. доцент Соларьов О. О.

“ _____ ” _____ 2024 року

З А В Д А Н Н Я

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ

Власенко Іллі Романовича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи: Підвищення ефективності вантажних перевезень на прикладі

керівник кваліфікаційної роботи: Саржанов О.А., к.т.н., доцент
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджена наказом закладу вищої освіти від «22» 07 2024 року №2346/ос

2. Строк подання здобувачем кваліфікаційної роботи: 18 грудня 2024 року

3. Вихідні дані до кваліфікаційної роботи: Річні звіти базового підприємства, нормативно-технічна документація, наукові та літературні джерела

4. Зміст пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити):
реферат, вступ, аналітична частина, основна частина, охорона праці, економічне обґрунтування, висновки, список використаної літератури, додатки

5. Перелік графічного (ілюстративного) матеріалу: _____
Ілюстративний матеріал у вигляді презентації Microsoft Power Point на аркушах (слайдах) формату А4

6. Консультанти розділів кваліфікаційної роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Економічне обґрунтування	к.е.н., доцент Тарельник Н. В.		
Охорона праці	ст. викладач Таценко О. В		

7. Дата видачі завдання: 04 березня 2024 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів кваліфікаційної роботи	Погоджено з керівником кваліфікаційної роботи
1.	Обрання теми	до 15.01.2024 р.	
2.	Аналіз літературних джерел з обраної тематики	до 19.02.2024 р.	
3.	Складання плану роботи	до 04.03.2024 р.	
4.	Написання вступу	до 18.03.2024 р.	
5.	Підготовка розділу «Аналітична частина»	до 01.05.2024 р.	
6.	Підготовка розділу «Основна частина»	до 02.09.2024 р.	
7.	Підготовка розділу «Охорона праці»	до 01.10.2024 р.	
8.	Підготовка розділу «Економічне обґрунтування»	до 18.11.2024 р.	
9.	Написання висновків та пропозицій	до 02.12.2024 р.	
10.	Подання роботи на перевірку унікальності	до 10.12.2024 р.	
11.	Подання роботи на рецензування	до 13.12.2024 р.	
12.	Подання до попереднього захисту	до 18.12.2024 р.	

Здобувач вищої освіти

_____ (підпис)

Власенко І.Р.

_____ (прізвище та ініціали)

Керівник кваліфікаційної роботи

_____ (підпис)

Саржанов О.А.

_____ (прізвище та ініціали)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи містить 50с, 9 рис, 16 табл, 23 джерел.

ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ, АВТОТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ОПТИМАЛЬНІ ШЛЯХИ, ОХОРОНА ПРАЦІ, ЕКОНОМІЧНЕ ОБГРУНТУВАННЯ

Метою кваліфікаційної роботи є аналіз підходів до підвищення ефективності вантажних перевезень на прикладі ФОП Новак О.М. та розробка пропозицій щодо удосконалення систем перевезень.

Предмет дослідження: заходи підвищення прибутковості вантажних автомобільних перевезень.

Об'єкт дослідження: господарська діяльність ФОП Новак О.М.

У ході дослідження використовувалися такі методи: спостереження, порівняльний аналіз, фінансовий аналіз, імітаційне моделювання та узагальнення.

Для виконання поставленої мети планується виконати такі завдання:

- описати сучасні тенденції в організації логістики вантажних перевезень;
- навести загальну характеристику ФОП Новак О.М.;
- оцінити показники ефективності вантажних перевезень підприємства;
- запропонувати впровадження нових технологій у логістичні процеси;
- обґрунтувати модернізацію транспортного парку підприємства;
- провести економічну оцінку впровадження запропонованих заходів.

Наукова цінність роботи полягає у детальному вивченні сучасного стану автомобільних вантажоперевезень в умовах воєнного стану.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	5
1.1. Значення та роль вантажних перевезень у сучасній економіці	5
1.2. Поняття ефективності перевезень: критерії та показники	9
1.3. Сучасні тенденції в організації логістики вантажних перевезень	12
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ФОП НОВАК О.М. У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	18
2.1. Загальна характеристика ФОП Новак О.М.....	18
2.2. Організаційна структура та процес управління перевезеннями	20
2.3. Оцінка показників ефективності вантажних перевезень підприємства	24
РОЗДІЛ 3. РОЗРОБКА ЗАХОДІВ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	29
3.1. Впровадження нових технологій у логістичні процеси	29
3.2. Модернізація транспортного парку підприємства	31
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ.....	35
РОЗДІЛ 5. ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАПРОПОНОВАНИХ ЗАХОДІВ	40
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	45
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	48
ДОДАТКИ	

ВСТУП

У контексті зростаючої глобалізації, розвитку міжнародної торгівлі та загострення конкуренції в логістичному секторі, питання ефективності вантажних перевезень стає все більш важливим. Транспортна інфраструктура має вирішальне значення для стабільної роботи економіки, адже якісна логістика є основою безперервного постачання товарів та сировини.

Водночас сучасні реалії в Україні висувають нові виклики для транспортних підприємств, які повинні адаптуватися до змін в умовах військового стану.

Актуальність теми обумовлена необхідністю адаптації сучасних компаній до змінних умов національного ринку, а також важливістю створення ефективних механізмів для покращення вантажних перевезень, що забезпечить стабільний розвиток підприємства.

Процес управління вантажними перевезеннями, з урахуванням актуальності цього питання, став об'єктом досліджень багатьох вітчизняних і зарубіжних науковців, серед яких особливо виділяються роботи таких вчених, як Гнедіна К.В., Задоя В.О., Лук'янова О.М., Македон В.В., Томчук О.Ф. Однак, незважаючи на значну увагу, що приділяється вивченню цього питання, наукові дослідження, що стосуються підвищення ефективності вантажних перевезень в сучасних умовах, залишаються недостатньо розкритими і потребують вдосконалення.

Метою цієї дипломної роботи є аналіз підходів до підвищення ефективності вантажних перевезень на прикладі ФОП Новак О.М.

Для виконання поставленої мети планується виконати такі завдання:

- розкрити значення та роль вантажних перевезень у сучасній економіці;
- визначити поняття ефективності перевезень: критерії та показники;

- описати сучасні тенденції в організації логістики вантажних перевезень;
- навести загальну характеристику ФОП Новак О.М.;
- дослідити організаційну структуру та процес управління перевезеннями;
- оцінити показники ефективності вантажних перевезень підприємства;
- запропонувати впровадження нових технологій у логістичні процеси;
- обґрунтувати модернізацію транспортного парку підприємства;
- провести економічну оцінку впровадження запропонованих заходів.

Предмет дослідження: заходи підвищення прибутковості вантажних автомобільних перевезень.

Об'єкт дослідження: господарська діяльність ФОП Новак О.М.

У ході дослідження використовувалися такі методи: спостереження, порівняльний аналіз, фінансовий аналіз, імітаційне моделювання та узагальнення.

Наукова цінність роботи полягає у детальному вивченні сучасного стану автомобільних вантажоперевезень в умовах воєнного стану. Виконано всебічний аналіз діяльності ФОП Новак О.М., виявлено основні чинники, які мають найбільший вплив на стабільність його роботи в умовах сучасності, а також проведено економічне обґрунтування заходів, спрямованих на підвищення рентабельності підприємства.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Значення та роль вантажних перевезень у сучасній економіці

Вантажні перевезення є однією з ключових складових сучасної економіки, що забезпечує функціонування виробничих, торговельних і логістичних процесів. Вони виступають фундаментом для забезпечення стабільного товарообігу та міжнародного економічного співробітництва (рис. 1.1).



Рис. 1.1 – Значення вантажних перевезень [складено автором]

Розв'язана Росією війна проти України підкреслила критичну роль вантажних перевезень для економіки та суспільства країни. З початку військових дій Росія намагається обмежити транспортне сполучення України з її міжнародними партнерами. Це суттєво впливає на забезпечення

внутрішніх поставок життєво важливих товарів, а також на своєчасну доставку міжнародної гуманітарної та оборонної допомоги [7, с. 43].

Таблиця 1.1 – Роль вантажних перевезень у сучасній економіці [складено автором]

Напрямок	Роль
Логістична інфраструктура	Вантажний транспорт є основою для розвитку логістичних систем, які об'єднують виробників, постачальників і споживачів. Ефективна транспортна система сприяє зменшенню логістичних витрат.
Стимулювання економічного розвитку	Вантажні перевезення сприяють розширенню ринків збуту для компаній. Розвиток транспортної інфраструктури є одним із чинників залучення інвестицій.
Забезпечення продовольчої та ресурсної безпеки	Транспортна система забезпечує доставку життєво важливих товарів, таких як харчові продукти, медикаменти, паливо та інші ресурси.
Розвиток міжнародної торгівлі	Вантажні перевезення є ключовим елементом у зовнішньоекономічній діяльності, сприяючи інтеграції національних економік у світову торговельну систему

Необхідність розвитку ринку транспортних послуг є очевидною. Сучасні вимоги вантажовласників, сильна конкуренція та взаємодія з зовнішнім середовищем змушують компанії транспортної галузі шукати нові інструменти і методи розвитку, а також впроваджувати інноваційні підходи для залучення та збереження клієнтів. В останній час ця проблема набуває все більшої актуальності.

З огляду на тенденцію глобалізації світової економіки, підвищення ефективності вантажних перевезень стає одним із ключових напрямків розвитку та оптимізації витрат для промислових підприємств, а також компаній у сфері торгівлі та послуг [4]. Під час аналізу вантажних перевезень необхідно визначити найбільш поширені види транспорту, що використовуються підприємствами для перевезення вантажів, зокрема залізничний, автомобільний та авіаційний. Вибір конкретного виду транспорту при цьому залежить від таких ключових факторів, як [10, с. 54]:

- час доставки;
- частота перевезення вантажів;

- надійність відповідності графіка доставки товарів;
- можливість комбінування різних варіантів транспорту.

Особливості технічних та експлуатаційних характеристик різних видів транспорту визначають ефективність їх застосування на різних етапах перевезення продукції, зокрема [4]:

- залізничний транспорт найкраще використовувати для перевезення великих обсягів різних видів продукції та товарів широкого споживання на великі відстані;
- морський транспорт слід застосовувати переважно для транспортування різноманітних вантажів у рамках міжнародних економічних операцій, таких як експорт та імпорт товарів, вивезення риби та рибних продуктів з районів промислу, а також для масових міжнародних перевезень сипучих і наливних вантажів;
- річковий транспорт використовується для масового перевезення вантажів основними водними шляхами, якщо це не термінові доставки;
- авіаційний транспорт застосовується для термінових перевезень, особливо у важкодоступні райони;
- автомобільний транспорт використовується на багатьох етапах перевезень;
- трубопровідний транспорт постачає газ, нафту, паливо та мастильні матеріали.

Повне порівняння переваг та недоліків перевезення вантажу різними видами транспорту представлено у додатку А.

Обмеження на дорогах для різних видів транспорту вказують на наступне. Залізничний транспорт має фіксовані нормативні параметри, які не можна змінити. Використання водного транспорту можливе лише в окремих випадках через його прив'язку до водних артерій країни, хоча існують спроби використовувати його у мультимодальних системах для ефективного поєднання з автомобільним або залізничним транспортом для здешевлення

перевезень. Автомобільний транспорт володіє значним потенціалом і можливістю перевозити «негабаритні» вантажі, оскільки його обмеження можуть бути змінені в бік збільшення шляхом трансформації транспортного засобу та мережі транспортування [22].

Попри війну з Російською Федерацією, обсяги вантажних перевезень усіма видами транспорту, за винятком трубопровідного, демонструють зростання (рис. 1.2). Це можна пояснити глобальними тенденціями зростання споживчого попиту, а також поліпшенням ефективності транспортних процесів завдяки впровадженню цифрових технологій.

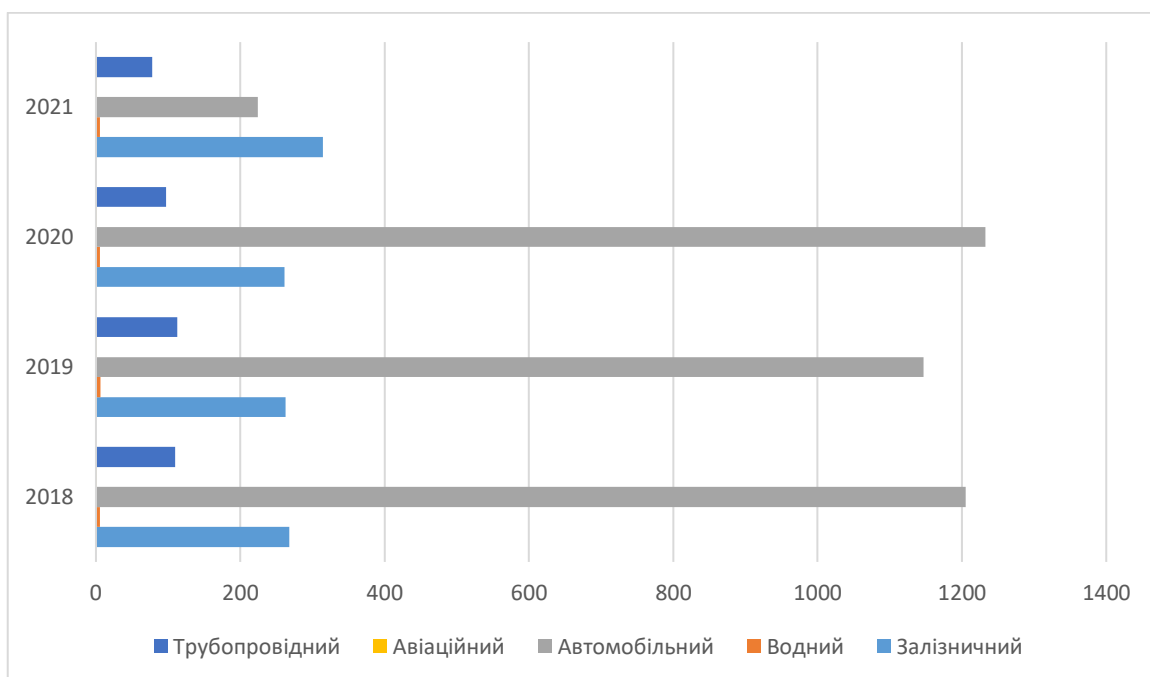


Рис. 1.2 - Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2018-2021 рр., млн. т. [15]

Основними особливостями вантажних перевезень у XXI століття є впровадження екологічно чистих технологій у транспорті, використання сучасних ІТ-рішень для моніторингу та оптимізації перевезень, інтеграція з різними видами транспорту: розвиток мультимодальних перевезень [20], автоматизація та впровадження штучного інтелекту.

Отже, вантажні перевезення є невід’ємною складовою сучасної економіки, забезпечуючи її стабільність і розвиток. Їхня ефективність на пряму

впливає на конкурентоспроможність підприємств і якість життя населення. Розвиток інфраструктури, модернізація транспортних засобів стануть основою для подальшого вдосконалення вантажних перевезень.

1.2. Поняття ефективності перевезень: критерії та показники

Ефективність, якість і надійність є основними поняттями в управлінні вантажними перевезеннями, оскільки саме через них визначається мета, яку ставлять учасники транспортного процесу. Ці поняття часто використовуються окремо, проте між ними існує тісний взаємозв'язок: якість виступає складовою оцінки ефективності, а надійність - складовою оцінки якості [1, с. 4].

Проблемі вибору показника ефективності присвятили свої дослідження багато науковців. Водночас варто відзначити існування різних, а часом і суперечливих точок зору з цього питання.

Розрізняють локальні та комплексні показники ефективності перевезень. Локальні критерії ефективності застосовуються, коли порівнювані варіанти перевезень мають відмінності лише за одним конкретним показником. Наприклад, впровадження графіків перевезень дозволяє мінімізувати простої автомобілів у черзі. У такому випадку ефективність можна оцінити за єдиним показником — тривалістю простоїв транспортних засобів на пунктах навантаження та розвантаження.

Можлива також вартісна оцінка простоїв транспорту. Використання оптимальних маршрутів перевезень допомагає знизити холості пробіги. У цьому випадку різницю між варіантами можна оцінити через зменшення порожніх пробігів або за іншими взаємопов'язаними показниками, такими як коефіцієнт використання пробігу, загальний пробіг, витрати палива тощо [1, с. 7].

Комплексні показники ефективності використовуються, коли впроваджені заходи одночасно впливають на кілька характеристик

транспортного процесу. Наприклад, заміна рухомого складу може змінити такі параметри, як вантажопідйомність, час простою під час навантаження та розвантаження, витрату палива, амортизаційні відрахування тощо. У таких випадках застосування лише одного часткового критерію є недостатнім.

Вовк Ю.Я. та Вовк І.П. при організації транспортного процесу доставки вантажів враховують низку показників, які відображають ефективність перевезень і слугують критеріями оцінки роботи транспортної системи. До таких показників належать [2, с. 14]:

1. Своєчасність виконання доставки вантажів.
2. Тривалість перевезення вантажів.
3. Втрати вантажів (продукції) під час транспортування.
4. Продуктивність транспортних засобів.
5. Продуктивність обладнання для навантаження та розвантаження.
6. Питома трудомісткість транспортно-технологічних операцій.
7. Зведені витрати для народного господарства.
8. Собівартість транспортування.
9. Прибуток транспортної компанії.

Систематизовані критерії ефективності вантажних перевезень представимо у таблиці 1.3.

Таблиця 1.3 – Критерії ефективності вантажних перевезень [складено автором]

Критерій	Опис
Економічність	мінімізація витрат на перевезення (паливо, обслуговування транспорту, оплата праці)
Швидкість доставки	забезпечення максимально короткого часу перевезення вантажів
Рівень завантаженості транспорту	оптимальне використання вантажопідйомності транспортних засобів
Надійність та безпека	дотримання графіка перевезень та запобігання пошкодженню вантажу
Екологічність	мінімізація впливу на довкілля (викидів CO ₂ , шуму, енергоспоживання)
Якість обслуговування	рівень задоволеності клієнтів, включаючи комунікацію, точність дотримання умов перевезення

Отже, ефективність перевезень – це комплексний показник, що відображає раціональність використання ресурсів (часу, матеріальних, трудових і фінансових) для забезпечення доставки вантажів з мінімальними витратами, у встановлені терміни, з високою якістю та безпекою.

З метою аналізу ефективності перевезень використовуються різні показники, які можна розділити на економічні, технічні та якісні (рис. 1.3).



Рис. 1.3 – Показники ефективності вантажних перевезень [складено автором]

Основними факторами підвищення ефективності перевезень є технічний стан транспорту (якість обслуговування та модернізація автопарку), організація логістики (оптимізація маршрутів і завантаженості транспорту), кваліфікація персоналу (професійні навички водіїв і менеджерів з логістики),

використання технологій (автоматизація, GPS-трекінг, програми для моніторингу витрат і маршрутів).

Забезпечення якості перевізного процесу має базуватися на можливості відстеження вантажу, контролі за дотриманням строків доставки, а також на аналізі та оптимізації витрат на кожному етапі транспортування [12, с. 189]. Автоматизація перевезень дозволяє оцінити витрати перевізника на утримання рухомого складу під час перевезень, виявити «вузькі місця» та ключові проблеми. Завдяки аналізу актуальної інформації вантажних перевезень підприємства зможуть швидко коригувати логістичні процеси, оптимізувати витрати, а також підвищувати якість і швидкість доставки.

Таким чином, ефективність перевезень – це багатофакторний показник, що визначається рівнем організації транспортного процесу та здатністю підприємства до адаптації в умовах динамічного ринку. Використання об'єктивних критеріїв та показників ефективності дозволяє компаніям контролювати процес перевезень, знижувати витрати, підвищувати якість обслуговування та залишатися конкурентоспроможними.

1.3. Сучасні тенденції в організації логістики вантажних перевезень

До повномасштабного російського вторгнення ринок вантажних перевезень України показував як позитивні, так і негативні тенденції. Серед позитивних можна відзначити [3, с. 21]:

зростання обсягів перевезень у період 2015–2021 років (значне скорочення спостерігалось лише у 2021 році через карантинні обмеження, викликані пандемією COVID-19);

поступове збільшення частки автомобільного транспорту в структурі ринку вантажних перевезень, що сприяло наближенню транспортної та логістичної галузі України до європейських стандартів;

запровадження сучасних цифрових технологій і вдосконалених принципів логістичного управління учасниками ринку.

Однак галузь також стикалася з проблемами, зокрема: недостатній рівень розвитку логістичної інфраструктури в Україні, неефективність роботи прикордонних пунктів пропуску, складна система отримання дозволів для перевезень у європейські країни тощо [3, с. 22]. Незважаючи на ці виклики, ринок мав значний потенціал для подальшого розвитку.

З початком війни становище ринку вантажних перевезень набуло майже катастрофічного характеру. Діяльність двох з чотирьох основних сегментів ринку (авіаційного та морського транспорту) була фактично зупинена через закриття повітряного простору та більшості морських портів України одразу після введення воєнного стану. У результаті основне навантаження лягло на залізничний та автомобільний транспорт, які змушені були компенсувати втрати галузі. З початком військових дій на території України транспортна логістика посталася перед численними труднощами, зокрема [8]:

1. Відсутність логістичних маршрутів, встановлених на початковому етапі війни; це питання, хоча й втратило актуальність, все ще потребує великих зусиль та багатьох років системної роботи з представниками української транспортної логістики.

2. Робота українською цивільної авіації була зупинена через пошкодження 19 аеропортів та цивільних аеродромів.

3. Руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури, включаючи 25 тисяч кілометрів доріг та 315 мостів і мостових переходів.

4. Пошкодження залізничної інфраструктури, зокрема 500 кілометрів залізничного полотна, і 1000 кілометрів залишилося на непідконтрольній території.

5. Необхідність інфраструктури обробляти великі обсяги вантажів з України до європейських портів ускладнюється через непрацюючі порти в Україні, які закриті через окупацію, блокаду, мінну небезпеку та ризик піратства з боку Росії.

Крім того, значущою проблемою у сфері транспортної логістики підприємств стала нестабільність цін на паливо, що серйозно впливає на функціонування галузі через зростання вартості доставки. Логістика вантажних перевезень в умовах війни супроводжувалася низкою негативних факторів, серед яких [3, с. 22]:

тимчасова окупація окремих регіонів України, що зробило низку маршрутів недоступними;

дефіцит ключових ресурсів: людського капіталу (частина працівників транспортної та логістичної сфер вступила до лав ЗСУ, опинилася на окупованих територіях чи загинула), капітальних ресурсів (зруйноване транспортне обладнання) і матеріально-технічних засобів (стратегічні ресурси були переправлені на потреби оборони);

значне скорочення платоспроможного попиту на послуги вантажних перевезень, зокрема, тимчасове призупинення споживчого сегмента в перші півтора місяці війни, а також втрата великих замовників, таких як ПрАТ «Металургійний комбінат «Азовсталь» та ПрАТ «Маріупольський металургійний комбінат імені Ілліча»;

зміна основного напрямку діяльності з комерційного на соціальний. Зокрема, комерційні операції відійшли на другий план, поступившись завданням виконання соціальних функцій, як-от евакуація мільйонів громадян «Укрзалізницею» чи перевезення гуманітарних вантажів автомобільними перевізниками.

Стратегічні виклики спричинені недостатньою готовністю складської та транспортної інфраструктури України до стрімкого зростання навантажень на логістичні центри, транспортні маршрути та пункти пропуску на кордоні. Додатковим фактором стало загострення конкуренції з польськими перевізниками.

Руйнування великих логістичних хабів у центральній Україні внаслідок російських обстрілів оголило проблему, пов'язану з надмірною концентрацією професійних складських площ в одному регіоні – Київській області. Близько

70–80% усіх складських приміщень країни, загальною площею від 1,8 до 2,2 мільйонів квадратних метрів, розташовувалося в цьому регіоні і орендувалося тисячами торгових компаній. Така концентрація ресурсів в одному місці зробила ланцюги постачання вразливими. Через постійні загрози обстрілів орендарі змушені були переміщувати залишки товарів, що вціліли після бомбардувань, на склади у західній частині України [5, с. 51].

Нові геополітичні виклики вимагають від держави вирішення таких завдань [5, с. 55]:

створення автотранспортної та складської інфраструктури з високим рівнем захисту;

раціональне розміщення логістичних хабів на території України відповідно до світових стандартів організації простору та якості обслуговування;

облаштування елеваторних комплексів у прикордонних районах західної України;

підвищення пропускнуєї спроможності транспортних шляхів із дотриманням європейських вимог до якості дорожнього покриття, безпеки руху та придорожньої інфраструктури;

розширення існуючих і створення нових пунктів пропуску на кордоні з організацією сервісних зон, обладнаних стоянками для вантажівок, готелями, закладами харчування та санітарно-гігієнічними спорудами;

посилення конкурентоспроможності українських автоперевізників.

Окрему увагу слід приділити активному веденню дипломатичних переговорів для відстоювання національних інтересів у діалозі з урядами Польщі, Угорщини та Словаччини, які блокують експорт української продукції.

Окрім український реалій 2022-2024 рр., логістика вантажних перевезень активно розвивається під впливом глобалізації, технологічних інновацій, екологічних вимог та змін у поведінці споживачів. Сучасні

тенденції у світі спрямовані на підвищення ефективності, скорочення витрат та впровадження стійких рішень.

Таблиця 1.4 – Основні зміни у логістиці світових вантажних перевезень та Україні [складено автором]

Напрямок	Основні зміни	Характеристика змін
1	2	3
Цифровізація та автоматизація процесів	Використання програмного забезпечення для логістики	Системи управління транспортом (TMS) для планування маршрутів, моніторингу транспорту та управління замовленнями ERP-системи для інтеграції логістики з іншими бізнес-процесами
	Автоматизація складів	Використання роботів і автоматизованих систем для зберігання й обробки товарів
	GPS-моніторинг і телематика	Трекінг транспорту в реальному часі, контроль палива та стану транспортних засобів
	Big Data і аналітика	Застосування великих даних для прогнозування попиту, оптимізації маршрутів і управління запасами
Розвиток мультимодальних перевезень	Інтеграція різних видів транспорту	Комбінація автомобільного, залізничного, морського та повітряного транспорту для підвищення ефективності
	Транспортно-логістичні хаби	Впровадження сучасних інфраструктур, які дозволяють швидко здійснювати перевантаження між видами транспорту
Екологізація логістики	Енергоефективні транспортні засоби	Використання електромобілів, гібридних вантажівок, транспорту на водневих та біопаливних технологіях
	Зменшення викидів CO ₂	Оптимізація маршрутів, впровадження «зелених» логістичних стратегій
	Сталий розвиток	Використання багаторазової упаковки та зменшення відходів
Орієнтація на клієнта	Технології відстеження доставки	Надання клієнтам можливості відстежувати свої вантажі в режимі реального часу
	Персоналізовані рішення	Розробка індивідуальних логістичних рішень для великих клієнтів
	Підвищення швидкості доставки	Використання експрес-доставки, особливо для електронної комерції

Продовження табл. 1.4

1	2	3
Використання інноваційних технологій	Інтернет речей (IoT)	Використання датчиків для моніторингу температури, вологості, стану вантажу під час перевезення
	Штучний інтелект (AI)	Оптимізація маршрутів, прогнозування попиту, автоматизація прийняття рішень
	Блокчейн	Забезпечення прозорості логістичних ланцюгів, автоматизація розрахунків і безпеки даних
Партнерство та кооперація	Аутсорсинг логістики	Передача функцій логістики спеціалізованим 3PL і 4PL провайдерам
	Спільне використання ресурсів	Кооперація між компаніями для спільного використання складів, транспорту та інформаційних систем

Сучасні тенденції в організації логістики вантажних перевезень спрямовані на підвищення ефективності, прозорості та стійкості транспортних процесів. Інноваційні технології, екологічні рішення та фокус на клієнтоорієнтованість стають ключовими драйверами розвитку галузі. Впровадження цих підходів дозволяє компаніям знижувати витрати, підвищувати якість обслуговування та відповідати вимогам ринку.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ФОП НОВАК О.М. У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Загальна характеристика ФОП Новак О.М.

ФОП Новак Олександр Миколайович здійснює свою діяльність у Сумській області.

Основним видом діяльності є перевезення вантажним автомобільним транспортом.

Додаткові види діяльності:

77.12 надання в оренду вантажних автомобілів.

Головною діяльністю компанії є перевезення вантажів, в тому числі за кордон. ФОП Новак О.М. володіє 6 вантажівками.

Основним клієнтом ФОП Новак Олександр Миколайович є компанія Roshen. У регіонах, де Roshen не має власного транспорту, компанія залучає надійних логістичних партнерів для виконання перевезень.

Дана компанія співпрацює з українськими та міжнародними автотранспортними перевізниками, які забезпечують: транспортування продукції до дистриб'юторів; доставку продукції до супермаркетів, магазинів та складів Roshen.

Серед продукції, що транспортується ФОП Новак Олександр Миколайович, – шоколад, цукерки, бісквіти, торти, карамель та інші кондитерські вироби компанії Roshen. Це вимагає дотримання специфічних умов, зокрема уникнення впливу високих температур.

Серед інших напрямків діяльності – надання послуг з митного оформлення, ремонту та обслуговування промислового обладнання, складування та оптова торгівля сільськогосподарською технікою та обладнанням.

ФОП Новак Олександр Миколайович перебуває на третій групі спрощеної системи оподаткування: 3% + ПДВ.

Основні економічні показники ФОП Новак О.М. представлені у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1 - Основні економічні показники фінансово-економічної підсистеми ФОП Новак О.М. 2021 - 2023 рр.

Показники	Роки			Відхилення 2023 р. до 2021 р.	
	2021	2022	2023	+, -	%
1. Виручка, тис. грн.	5879,1	4505,3	6697,2	818,1	113,9
2. Загальний прибуток, тис. грн.	1424,8	786,3	779,6	-645,2	54,7
3. Операційний прибуток, тис. грн.	415,6	255,3	475,9	60,3	114,5
4. Чистий прибуток, тис. грн.	340,8	209,3	390,2	49,4	114,5
5. Середньооблікова кількість працівників, осіб.	42	48	50	8	119,0
6. Середньорічна вартість:					
необоротних активів, тис. грн.	4693,9	4562,6	5090	396,1	108,4
зокрема основних засобів, тис. грн.	2135,6	2004,3	5090	2954,4	238,3
оборотних активів, тис. грн.	1905,2	1491,3	932	-973,2	48,9
7. Фондовіддача	2,753	2,248	1,316	-1,437	47,8
8. Фондомісткість	0,363	0,445	0,760	0,397	209,2
9. Фондоозброєність, тис. грн./особу.	50,848	41,756	101,800	50,952	200,2
10. Коефіцієнт оборотності оборотних активів	3,086	3,021	7,186	4,100	232,9
11. Продуктивність праці, тис. грн./особу.	139,98	93,86	133,94	-6,035	95,7
12. Середньомісячна заробітна плата працівника, грн.	8963,20	8456,10	8745,10	-218,100	97,6
13. Рентабельність господарської діяльності, %	5,80	4,65	5,83	0,030	x
14. Рентабельність активів підприємства, %	5,16	3,46	6,48	1,315	x
15. Рентабельність власного капіталу, %	5,87	3,61	6,73	0,854	x

Як видно із таблиці 2.1, чистий дохід у 2023 році відносно 2021 року збільшився на 13,9%, тоді як розмір чистого прибутку - на 14,5 %. Це все свідчить про повільне зростання ефективності економічної діяльності ФОП Новак О.М. При цьому рівень заробітної плати знизився. Позитивним є нарощування ресурсів, зокрема основних засобів та зростання продуктивності праці, перевищення рентабельності активів та власного капіталу у 2023 році над показниками 2021 року.

Фінансові результати ФОП Новак О.М. за останніх 3 роки можна побачити на рисунку 2.1.

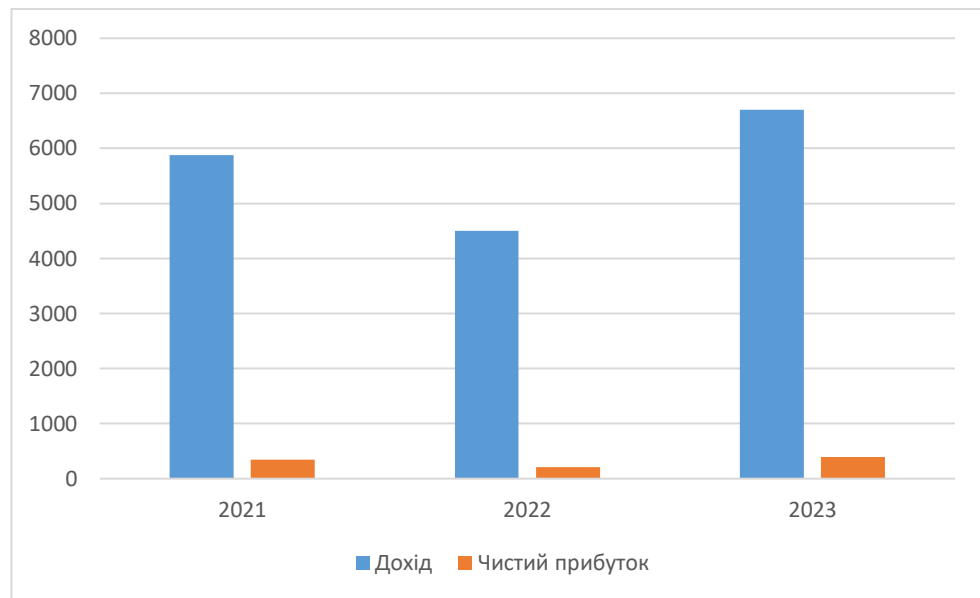


Рис. 2.1 - Основні фінансові результати ФОП Новак О.М., тис. грн.

Таким чином, оцінка приведених фінансово-економічних показників свідчить, що не зважаючи на військові дії у 2021-2023 році на території здійснення господарської діяльності ФОП Новак О.М. вдалося зберегти активи, і навіть значно наростити їх на протязі 2022-2023 року.

2.2. Організаційна структура та процес управління перевезеннями

Організаційна структура ФОП Новак О.М. є одним з ключових елементів внутрішнього середовища. Вона передбачає розподіл завдань за відділами та напрямками діяльності підприємця, а також визначає компетентність відділів і підрозділів у вирішенні конкретних завдань і забезпечує загальну взаємодію між ними.

На рис. 2.2 представлена організаційна структура ФОП Новак О.М. Варто зазначити, що управління в компанії базується на лінійно-функціональній структурі, де власник виконує роль директора, а для прийняття управлінських рішень йому допомагають окремі функціональні

служби, які кваліфіковано обґрунтовують рішення. При цьому зберігається централізоване управління підприємством.



Рис. 2.2 - Організаційна структура ФОП Новак О.М.

Можна зробити висновок, що ця структура є оптимальною для ФОП Новак О.М., адже підприємство є невеликим і завдяки лінійній підпорядкованості забезпечує високу оперативність управлінських рішень та підвищує ефективність функціональних підрозділів.

ФОП Новак О.М. дотримується стратегії «лідер-послідовник», оскільки компанія займає невелику частку ринку в галузі послуг з вантажних перевезень, і тому підходить до основних конкурентів.

Основні цілі сталого розвитку, досягненню яких ФОП Новак О.М. сприяє:

- міцне здоров'я, що досягається в першу чергу завдяки зміцненню здоров'я та благополуччя працівників;
- якісне навчання та забезпечення розвитку професійного потенціалу;
- забезпечення гідних умов праці та участі в економічному зростанні;

- повна підтримка інновацій та розвитку інфраструктури;
- дотримання вимог щодо відповідального споживання.

ФОП Новак О.М. також формує взаємодію зі стейкхолдерами на основі своїх цінностей, акцентуючи увагу на відповідальності, довірі, повазі, конструктивному діалозі та зворотному зв'язку. Такий підхід створює умови для підвищення не лише репутації, а й економічного потенціалу підприємства в цілому. Це підтверджує навчена система зв'язку та форми взаємодії ФОП Новак О.М. із зацікавленими сторонами (табл. 2.2).

Таблиця 2.2 - Форми взаємодії компанії ФОП Новак О.М. зі стейкхолдерами

Стейкхолдери	Форми взаємодії
Внутрішні	
Власники	Офіційна звітність (квартальна, річна), корпоративні заходи, внутрішньокорпоративна комунікаційна мережа, соціальні мережі.
Персонал	Внутрішньокорпоративна комунікаційна мережа, корпоративні заходи, переговори, розподіл завдань між підрозділами в рамках проєктів, соцмережі.
Зовнішні	
Бізнес-партнери, в т. ч.: постачальники, споживачі, фінансові посередники	Контракти, офіційна звітність, особисті зустрічі, ділові переговори, конференції, виставки, екскурсії, соціальні мережі, тренінги, дні поля та інші маркетингові заходи, корпоративні події.
Місцеві громади та суспільство, зокрема: населення	Особисті зустрічі, обговорення, дискусії, консультування, підтримка та ініціація спільних проєктів, соцмережі.
Суб'єкти інфраструктури, зокрема: спортивні, освітні, культурні та громадські організації.	
владні та самоврядні інституції	
ЗМІ	інтерв'ю, прес-заходи, соціальні мережі, відповіді на запити

Одним із пріоритетних стратегічних завдань ФОП Новак О.М., над яким підприємець працює щодня, є регулярне завантаження наявних автомобілей.

Далі продемонстровано бізнес-модель господарської діяльності ФОП Новак О.М. (табл. 2.3).

Таблиця 2.3 - Бізнес-модель ФОП Новак О.М.

Ключові види діяльності	Ключові партнери	Цінні пропозиції	Взаємовідносини з клієнтами	Споживчі елементи
<ul style="list-style-type: none"> - Оренда та експлуатація власного чи орендованого нерухомого майна - Вантажний автомобільний транспорт - Складське господарство - Оренда вантажних автомобілів 	<ul style="list-style-type: none"> - компанія Roshen - інші споживачі послуг - установи з обслуговування нерухомості 	Надання в оренду сучасного комерційного майна, якісних та надійних послуг з транспортування та митно-брокерських послуг	<ul style="list-style-type: none"> - персональна підтримка - ведення клієнтської бази; - додаткові бонуси постійним клієнтам 	<ul style="list-style-type: none"> - іноземні та вітчизняні споживачі
	Ключові ресурси	Структура витрат	Канали збуту	Потоки надходження доходів
	<ul style="list-style-type: none"> - складські та офісні приміщення 	<ul style="list-style-type: none"> - витрати на купівлю/будівництво 	<ul style="list-style-type: none"> - клієнтська та корпоративна система 	<ul style="list-style-type: none"> - дохід від послуг
	<ul style="list-style-type: none"> - вантажні автомобілі - кваліфіковані кадри; - клієнтська база; - нерухомість 	<ul style="list-style-type: none"> - витрати з підтримки задовільного стану нерухомості; - реклама; - заробітна плата; - транспортні витрати; - податки 		

Управління перевезеннями Roshen є важливою складовою системи логістики компанії. Воно спрямоване на забезпечення ефективного транспортування продукції, відповідності умов перевезень стандартам якості та своєчасності доставки.

Roshen співпрацює з провідними логістичними компаніями, які відповідають наступним критеріям: висока репутація та надійність.,

відповідність стандартам якості (ISO, HACCP), наявність транспортних засобів з контрольованим температурним режимом, сучасне програмне забезпечення для відстеження вантажів, узгодження умов перевезення.

Отже, основними видами діяльності ФОП Новак О.М. є: оренда та управління власним або орендованим нерухомим майном, вантажні перевезення, зберігання, а також лізинг вантажних автомобілів.

Можна зробити висновок, що ФОП Новак О.М., окрім надання послуг з митного оформлення, здійснює свою діяльність у сфері оренди комерційної нерухомості. Підприємство має лінійно-функціональну організаційну структуру управління. ФОП Новак О.М. впроваджує стратегію наступника лідера ринку, оскільки компанія має невелику частку на ринку в своїх галузях діяльності.

2.3. Оцінка показників ефективності вантажних перевезень підприємства

Вибір транспортного засобу має базуватися на досягненні високих якісних показників транспортного обслуговування, основними з яких є своєчасність доставки вантажів, збереження їхньої цілісності та повне виконання замовлень на перевезення. Показники ефективності використання автотранспорту поділяються на три основні групи: інтенсивність, продуктивність і економічність (таблиця 2.5).

Для визначення шляхів оптимізації вантажоперевезень та пошуку резервів для підвищення ефективності роботи транспорту необхідно провести аналіз техніко-експлуатаційних і економічних показників.

Середньооблікова кількість вантажних автомобілів за три роки є величиною сталою і становить 6 автомобілів. При цьому загальна вантажопід'ємність скоротилася на 0,3 тони, час у наряді скоротився на 0,8 тис. год., а загальний пробіг на 0,8 тис. км. або на 24,24%. Пробіг автомобілів автопарку наближається до 50%, що говорить про недостатнє завантаження

автомобілів ФОП Новак О.М. За три роки дещо скоротився середньодобовий пробіг автомобіля на 2 км або на 4,4%.

Таблиця 2.4 - Показники ефективності використання вантажного автотранспорту ФОП Новак О.М., 2021 -2023 рр.

Показники	Роки			Абсолютне відхилення (+,-) 2023 р. від 2021 р.
	2021	2022	2023	
1. Середньооблікова кількість вантажних автомобілів, шт.	6	6	6	0
2. Загальна вантажопід'ємність, т	9,2	9	8,9	-0,3
3. Автомобіле-дні перебування на підприємстві, тис.	2,2	2,2	2,2	0
4. Автомобіле-дні в роботі, тис.	0,4	0,4	0,4	0
5. Автомобіле-тонно-дні перебування в підприємстві, тис.	98,5	98,5	98,4	-0,1
6. Час у наряді, тис. год.	3,3	3,1	2,5	-0,8
7. Загальний пробіг, тис. км.	18,3	27,5	17,5	-0,8
а) з нього пробіг з вантажем, тис. км.	7,1	8,8	8	0,9
8. Перевезено вантажів, тис. тонн	2,3	3,6	3,1	0,8
9. Обсяг вантажообороту, тис. ткм	23,6	30,8	19,4	-4,2
10. Витрати на експлуатацію, тис. грн.				
а) у т.ч. витрати на паливе	10,5	11,6	7,7	-2,8
<i>Показники інтенсивності:</i>				
11. Коефіцієнт використання автопарку	0,182	0,182	0,182	0
12. Кількість днів, відпрацьованих 1 автомобілем за рік	66,7	66,7	66,7	0,0
13. Середня тривалість робочого дня, год.	8,3	7,8	6,3	-2,0
15. Коефіцієнт використання робочого часу	0,921	0,981	1,216	0,295
16. Середня технічна швидкість, км/год	6,0	9,0	5,8	-0,3
17. Середня експлуатаційна швидкість руху, км/год.	5,5	8,9	7,0	1,5
18. Коефіцієнт використання пробігу	0,388	0,320	0,457	0,069
19. Середньодобовий пробіг автомобіля, км	45,8	68,8	43,8	-2,0
а) у тому числі з вантажем	17,8	22,0	20,0	2,3

Основним показником рівня організації транспортно-логістичної системи ФОП Новак О.М. є експлуатаційна швидкість. У 2023 році цей показник виявився низьким і показав негативну динаміку порівняно з 2022 роком. Основною причиною зниження є недостатня організація руху автомобілів та незадовільна організація навантажувально-розвантажувальних робіт, що зумовлює збільшення простоїв.

Коефіцієнт використання автопарку показує, що лише 18,2% робочого часу витрачається на виконання транспортних завдань. Аналіз коефіцієнта використання пробігу демонструє те, що лише 45,7% загального пробігу автомобілів здійснюється з вантажем.

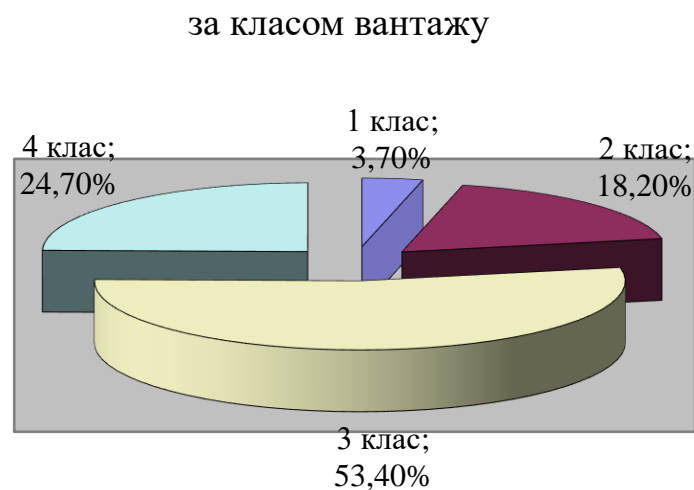


Рис. 2.3 – Структурна організація вантажних перевезень за класом вантажу у ФОП Новак О.М. за 2021-2023 рр.

Розглянемо склад і структуру вантажоперевезень (у тонах) ФОП Новак О.М. (рис. 2.3). Як видно з рисунка, вантажі 1-го класу складають лише 3,7% у структурі перевезень, тоді як основна частка припадає на вантажі 3-го класу. Для цього класу характерне неповне використання вантажопідйомності транспортних засобів.

Одними з пріоритетних завдань ФОП Новак О.М. є пошук шляхів збільшення обсягу митно-брокерських послуг та послуг з перевезення вантажів,

оскільки у 2023 році саме в цих напрямках спостерігалось зменшення виручки порівняно з 2022 роком (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 - Порівняння обсягу надання митно-брокерських послуг та послуг з перевезення вантажів ФОП Новак О.М. у 2022 та 2023 роках

Показник	2022 р.	2023 р.
Чистий дохід від надання транспортних послуг, тис. грн.	4538,8	3184,1
Чистий дохід від надання митно-брокерських послуг, тис. грн.	1134,7	796,0
Кількість клієнтів, що замовили транспортні послуги	122	86
Кількість клієнтів, що замовили митно-брокерські послуги	91	64
Середня вартість транспортних послуг, тис. грн.	37,2	
Середня вартість митно-брокерських послуг, тис. грн.	12,5	

У 2023 році спостерігалось різке зниження обсягів послуг з митного оформлення та вантажоперевезень порівняно з 2022 роком. Кількість клієнтів, які скористалися послугами вантажоперевезень, зменшилася з 122 до 86, а кількість клієнтів, що користуються послугами митного оформлення, скоротилася з 91 до 64. Тому ФОП Новак О.М. необхідно глибше аналізувати ці ринки, шукати нові підходи для залучення клієнтів, а також розробляти та впроваджувати заходи для підвищення лояльності споживачів.

Отже, аналіз діяльності транспортно-логістичної системи ФОП Новак О.М. демонструє наявність низки проблем, які потребують вирішення для покращення ефективності функціонування підприємства. Зокрема:

1. Низька експлуатаційна швидкість автомобілів у 2023 році порівняно з 2022 роком є результатом недостатньої організації руху транспортних засобів та навантажувально-розвантажувальних робіт, що призводить до значних простоїв.

2. Низький коефіцієнт використання автопарку (лише 18,2% робочого часу витрачається на виконання транспортних завдань) та пробігу (45,7% пробігу здійснюється з вантажем) демонструє необхідність підвищення рівня завантаження автомобілів і оптимізації їх використання.

3. Неповне використання вантажопідйомності транспортних засобів, особливо при перевезенні вантажів 3-го класу, свідчить про потребу в модернізації транспортних засобів, наприклад, через покращення транспортабельності вантажів.

4. Зниження доходів від транспортних і митно-брокерських послуг у 2023 році порівняно з 2022 роком, а також зменшення кількості клієнтів, демонструє необхідність активнішого маркетингу, вивчення потреб ринку та розробки нових підходів до залучення клієнтів.

5. Скорочення загальної вантажопідйомності автопарку, зменшення пробігу та середньодобового пробігу автомобілів також негативно впливають на продуктивність підприємства.

Для підвищення ефективності роботи підприємства необхідно: оптимізувати логістичні процеси та покращити організацію роботи автопарку, а також впровадити заходи для збільшення завантаження транспортних засобів і зменшення їхніх простоїв; удосконалювати технічний стан транспорту і раціонально розподіляти навантаження; розробити стратегії для збільшення кількості клієнтів і підвищення їхньої лояльності.

Загалом, успішна реалізація цих заходів дозволить покращити показники продуктивності, економічності та інтенсивності роботи транспортно-логістичної системи підприємства.

РОЗДІЛ 3. РОЗРОБКА ЗАХОДІВ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Впровадження нових технологій у логістичні процеси

Впровадження нових технологій у логістичні процеси вантажних перевезень є ключовим фактором підвищення ефективності, зниження витрат та покращення сервісу. Нижче наведемо основні аспекти, які стосуються впровадження інновацій у цій сфері.

Оскільки у ФОП Новак О.М. спостерігається низька завантаженість перевезень, то слід розглянути саме транспортні платформи - використання цифрових платформ для автоматизації замовлень, відстеження та координації вантажів. Це дозволяє зменшити вплив людського фактора та оптимізувати час виконання замовлень.

У таблиці 3.1 проведемо порівняння трьох найбільш популярних транспортних інформаційних систем в Україні.

Таблиця 3.1 – Порівняльний аналіз транспортних інформаційних систем в Україні [17; 16]

Характеристика	SAP Transportation Management	Qguar TMS	Sovtes
1	2	3	4
Цільова аудиторія	Великі та міжнародні компанії	Середній і малий бізнес	Середній бізнес, транспортні компанії
Функціонал	- планування маршрутів; - оптимізація перевезень; - аналіз витрат; - інтеграція з ERP SAP; - управління різними видами транспорту	- облік перевезень; - планування маршрутів; - робота з товарними накладними; - контроль витрат і розрахунок собівартості	- планування та моніторинг перевезень; - контроль завантаження транспорту; - GPS-трекінг; - інтеграція з WMS і ERP.
Інтеграція з іншими системами	Висока інтеграція з ERP-системами SAP і сторонніми рішеннями	Підтримка інтеграції з ІС-продуктами	Інтеграція з системами обліку (WMS, ERP) та GPS

Продовження табл. 3.1

1	2	3	4
Гнучкість налаштувань	Висока, адаптується під складні бізнес-процеси	Середня, орієнтована на типові процеси	Гнучка система для невеликих компаній
Простота впровадження	Складна, вимагає спеціалізованих знань і великих ресурсів	Помірна, швидке впровадження у типових проектах	Просте впровадження для стандартних потреб
Вартість	Висока, розрахована на великі бюджети	Помірна, доступна для середнього бізнесу	Середня, підходить для компаній із середнім бюджетом
Підтримка мультимодальних перевезень	Так	Обмежено	Так, із базовим функціоналом
Регіональна адаптація	Міжнародна, підтримка різних мов і валют	Орієнтована на СНД і локальні ринки	Локалізована для ринків СНД і Європи
Аналітика та звітність	Розширена, з можливістю Big Data-аналітики	Базова, з можливістю адаптації	Поглиблена аналітика для середніх компаній
Мобільні додатки	Присутні, інтеграція з мобільними пристроями	Лімітовано, залежить від модуля	Присутні, спрощують роботу в полі

Таким чином, SAP Transportation Management підходить для великих корпорацій і міжнародних компаній з розвиненою інфраструктурою, які потребують глибокої інтеграції, складного планування та підтримки мультимодальних перевезень. Qguar TMS орієнтована на середній і малий бізнес, що працює на локальних ринках. Система забезпечує базовий функціонал, доступний за ціною та зручний у впровадженні. Sovtes є оптимальним рішенням для середніх компаній із потребою у гнучких налаштуваннях, GPS-трекінгу та інтеграції з іншими системами (WMS, ERP).

Оскільки ФОП Новак О.М. є малим підприємством, то йому більше підходить програма автоматизації логістики Sovtes.

Українське програмне забезпечення Sovtes об'єднує всі ключові інструменти транспортної логістики, забезпечуючи комплексний підхід до організації та управління процесами вантажоперевезень. Воно спрямоване на мінімізацію залучення людських ресурсів і оптимізацію витрат клієнтів.

ДЛЯ КОГО ПІДХОДИТЬ

Дистриб'юторам та перевізникам з:

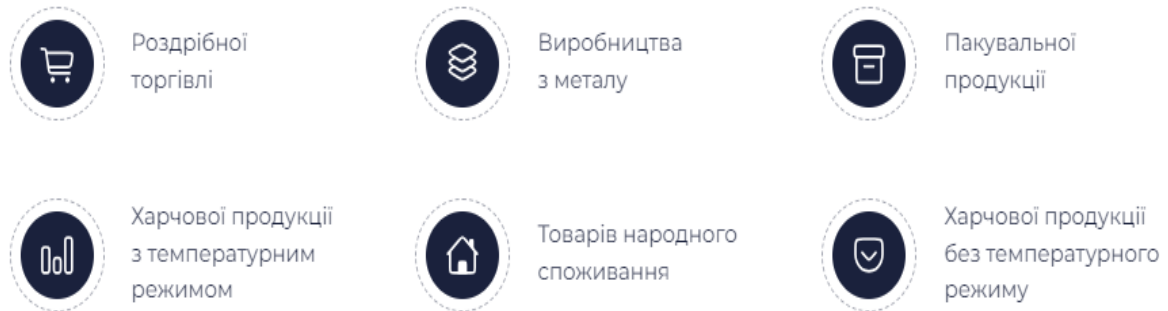


Рис. 3.1 – Цільова аудиторія програмного забезпечення Sovtes [17]

Переваги впровадження Sovtes:

1. Підвищення ефективності процесів – автоматизація знижує витрати часу і ресурсів.
2. Поліпшення якості обслуговування клієнтів – забезпечення точного відстеження та прогнозів.
3. Скорочення витрат – оптимізація маршрутів, зниження витрат пального та зменшення ризиків.

3.2. Модернізація транспортного парку підприємства

Для покращення розширення обсягів вантажних перевезень ФОП Новак Олександр Миколайович необхідні фінансові ресурси, які у ФОП в обмеженому обсязі.

В Україні функціонує кілька програм підтримки малого та середнього підприємництва, серед яких державні, грантові, регіональні та міжнародні програми. Огляд програм фінансування малого та середнього бізнесу наведено в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2 - Діючі державні програми фінансування малого та середнього бізнесу [складено автором]

Вид програми	Учасники	Особливості фінансування
Державна програма підтримки релокації бізнесу	ФОП, малий, середній та великий бізнес	Безкоштовне перевезення, підбір місця розташування потужностей, розселення працівників
Державна програма «Доступні кредити 5-7-9%»	Бізнес з річним доходом до 50 млн. грн. і більше	Максимальна сума кредиту 50 млн. грн.
Грант від «єРобота»	Салони краси, ательє, СТО, кав'ярні	150 тис. грн. – 250 тис. грн.
Фінансова підтримка для власників пасіки	Сільськогосподарські виробники	Дотація до 60 тис. грн.
Відшкодування вартості закуплених племінних тварин, бджіл та ембріонів	Сільськогосподарські виробники	Дотація до 80% вартості

Як бачимо із таблиці 3.2, фінансування для малого та середнього бізнесу тепер стало більш доступним завдяки наявності відповідних програм.

З моменту запуску Державної програми «Доступні кредити 5-7-9%» (3 лютого 2020 року) підприємства отримали від визначених банків 78 964 кредити на суму в 266,9 мільярда гривень. З них 53 509 кредитів було надано банками державного сектору економіки на суму 117 мільярдів гривень (станом на 01.01.2024 року).

ТОП-10 БАНКІВ

КІЛЬКІСТЬ УКЛАДЕНИХ КРЕДИТНИХ ДОГОВОРІВ
У РОЗРІЗІ УПОВНОВАЖЕНИХ БАНКІВ, ШТ.



СУМА УКЛАДЕНИХ КРЕДИТНИХ ДОГОВОРІВ
У РОЗРІЗІ УПОВНОВАЖЕНИХ БАНКІВ, МЛН ГРН

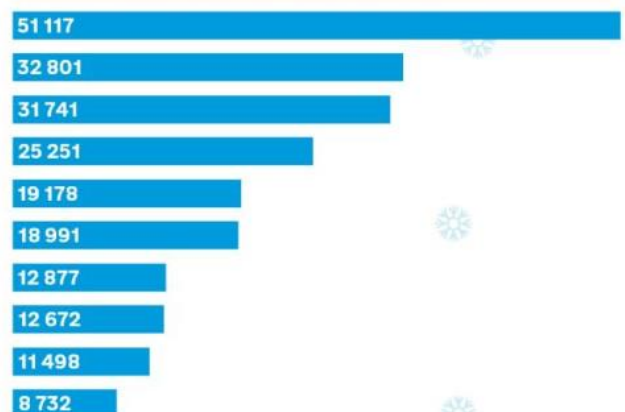


Рис. 3.2 – Основні банки, які працюють по державній програмі «Доступні кредити 5-7-9%» [13]

Тепер є можливість намагатися залучити кошти через грантові програми (таблиця 3.3).

Таблиця 3.3 - Діючі грантові програми малого та середнього бізнесу [складено автором за 11]

Вид грантової програми	Розмір гранту	Назва грантодавця	Цільове призначення гранту
Грант на розвиток потужностей для доробки, сушіння та зберігання зерна.	До 270 млн. грн.	Програма USAID з аграрного і сільського розвитку (АГРО)	50 % фінансування МСБ, які надають послуги сушіння зернових та технічних культур
Грант для малого та середнього бізнесу на інноваційну діяльність	До 2500 тис. євро	Програма «Горизонт Європа»	Розвиток інноваційного підприємництва
Грант для підтримки жінок-підприємниць у сфері виробництва	До 15 тис. дол.	Міністерство економіки України, Western NIS Enterprise Fund, KSE Foundation	Підтримка жінок-підприємниць у сфері переробної промисловості
Грантовий конкурс «Розвиток майбутнього української логістики та експорту»	До 500 тис. дол.	Проект USAID «Економічна підтримка України»	Розвиток експортного та логістичного потенціалу сільського господарства
Грант для ветеранів, жінок, внутрішньо переміщених осіб та осіб з інвалідністю.	До 2510 євро	Міжнародна гуманітарна організація Help – Hilfe zur Selbsthilfe	Фінансова підтримка власників мікробізнесу
Грант на розвиток або започаткування власної справи для ветеранів та внутрішньо переміщених осіб	До 6 тис дол.	Європейський союз	Ветерани та ВПО віком до 35 років

Отже, маємо велике різноманіття можливостей для здійснення інвестиційного кредитування та отримання фінансування за допомогою грантів на кінець 2024 року. Представлений у таблиці 3.3 перелік грантових програм не є вичерпним.

У 2023 році підприємці отримали 23 973 кредити на загальну суму 97,2 мільярда гривень. Міністерство фінансів продовжило роботу над спрощенням доступу малого бізнесу до фінансування в умовах війни.

З метою розширення можливостей для підприємств отримувати державну підтримку, за ініціативою Мінфіну, Уряд вніс зміни до Порядків, що

регулюють надання фінансової державної підтримки в рамках Програми 5-7-9%. Зокрема, було скасовано обмеження на отримання державної підтримки для окремих категорій підприємств, які постраждали від бойових дій. Крім того, в рамках угоди з МВФ, зміни передбачають зосередження Програми 5-7-9% виключно на мікро, малих та середніх підприємствах.

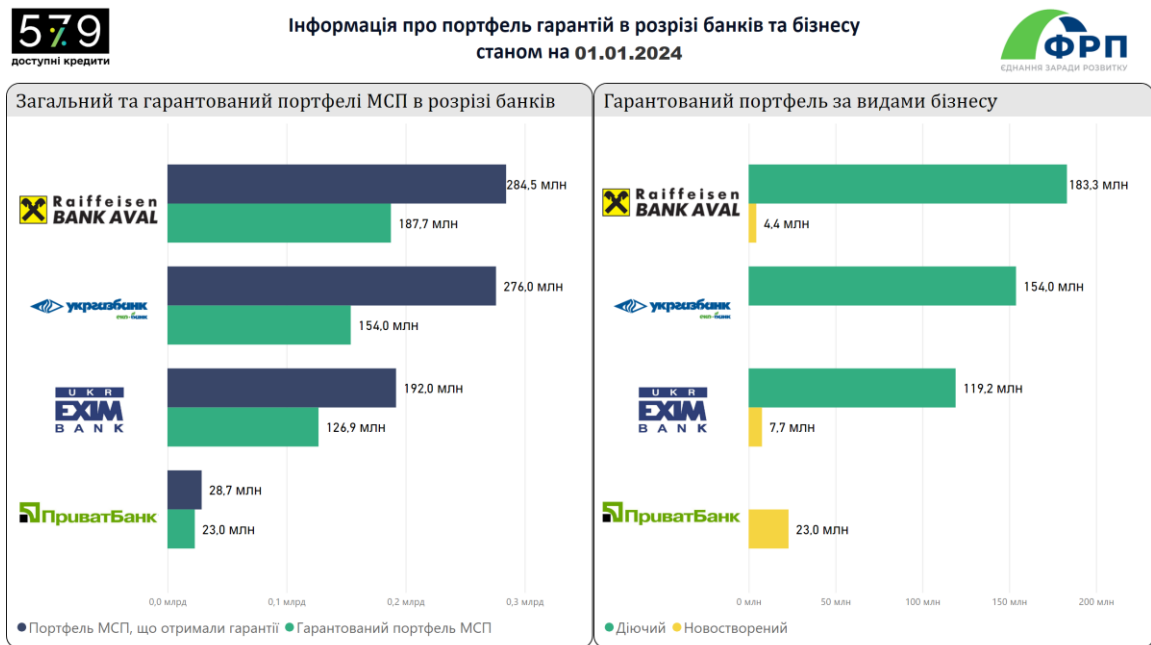


Рис. 3.3 – Загальний та гарантований портфелі МСБ в розрізі банків [11]

Нещодавно була запущена Програма «Доступний факторинг» – новий фінансовий інструмент в межах Державної програми «Доступні кредити 5-7-9%», орієнтований на забезпечення мікро-, малих та середніх підприємств оборотним капіталом.

Пропонуємо модернізацію транспортного парку ФОП Новак Олександр Миколайович виконати за рахунок однієї із можливих кредитних чи грантових програм.

РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ

Відповідальність за дотримання правил безпечної праці на ФОП Новак Олександр Миколайович несе власник. Нових працівників допускають до роботи лише після проведення інструктажу з охорони праці. Учні, які проходять інструктаж, підтверджують його проходження своїм підписом у спеціальному журналі.

Автомобілі в приміщенні та на відкритій стоянці розташовують із дотриманням відстаней, що забезпечують вільний доступ до кожного транспортного засобу. В приміщеннях заборонено проводити регулювання працюючого двигуна. Усі приміщення повинні бути забезпечені ефективною вентиляцією та опаленням.

Розлиті паливо і мастильні матеріали негайно прибирають за допомогою піску або тирси. Використані обтиральні матеріали зберігають у металевих ящиках, які розташовують поза межами приміщень. Робочі місця ремонтників повинні бути добре освітлені й обладнані огороженнями для запобігання випадковим наїздам автомобілів.

Для виконання робіт під автомобілем приміщення мають бути оснащені підйомниками, оглядовими канавами або естакадами. Оглядові канави та естакади повинні мати направляючі запобіжні реборди для забезпечення безпеки.

Перед виїздом на маршрут водій зобов'язаний переконатися у справності автомобіля. Заборонено працювати під автомобілем, піднятому на домкраті без встановлених упорів під колесами. Під час роботи під автомобілем у положенні лежачи водій повинен розташовуватися уздовж автомобіля або з боку.

Перед початком робіт під автомобілем, розташованим на посту технічного обслуговування, необхідно на видному місці вивісити табличку «Двигун не пускати, працюю» і перевірити відсутність витоків масла, палива

чи електроліту. Інструменти та деталі не можна залишати на рамі, підніжках або інших частинах автомобіля, звідки вони можуть впасти на працюючого.

Під автомобілем заборонено курити або використовувати відкритий вогонь. Перевірку гальмівної системи слід виконувати на спеціально облаштованому майданчику.

Розпорядженням ФОП Новак О.М. призначаються представники адміністративно-технічного персоналу, відповідальні за пожежну безпеку та цивільну оборону. Крім того, всі працівники зобов'язані виконувати вимоги органів державного пожежного нагляду та місцевої пожежної охорони щодо дотримання правил пожежної безпеки під час експлуатації, ремонту, будівництва та реконструкції підприємств.

У кожному приміщенні ФОП Новак О.М. необхідно розміщувати на видному місці витяги з правил пожежної безпеки, які діють у цьому приміщенні, а також табличку із прізвищем відповідальної особи.

Працівники ФОП Новак О.М., які займають комбіновані посади, зобов'язані проходити навчання, інструктаж та перевірку знань з охорони праці як для основної, так і для суміжних професій. Посадові особи, що приймаються на роботу, а також ті, хто працює на підприємстві на періодичних умовах (раз на три роки), повинні пройти навчання та перевірку знань з охорони праці відповідно до стандартного тематичного плану та програми для посадових осіб.

Особи, які приймаються на роботу, пов'язану з підвищеною пожежною небезпекою, зобов'язані пройти спеціальне навчання до початку виконання своїх обов'язків. Працівники, що працюють в умовах підвищеної пожежної небезпеки, повинні щорічно проходити перевірку знань нормативних актів з пожежної безпеки, а посадові особи — один раз на три роки.

Перевірка знань працівників ФОП Новак О.М. з питань охорони праці проводиться відповідно до вимог чинного законодавства в галузі охорони праці, що є складовою їхніх функціональних обов'язків.

При укладанні трудового договору з працівником обов'язково:

1. Проведення передпрофілактичного медичного огляду працівника та ознайомлення з виконуваною роботою (посадовими або робочими інструкціями).

2. Пояснення працівникові його прав та обов'язків, а також інформування під підпис про умови праці, наявність на робочому місці небезпечних і шкідливих виробничих факторів, які ще не були усунуті, їх можливий вплив на здоров'я, а також про права на пільги та компенсації за роботу в таких умовах.

3. Заборона укладання трудового договору з працівником, якщо запропонована робота є протипоказаною за станом здоров'я, що підтверджено медичним висновком.

4. Ознайомлення працівника під підпис з Правилами внутрішнього трудового розпорядку, Колективним договором, Положенням про комерційну таємницю та конфіденційність інформації, а також Інструкцією з пропускового режиму, що діють на підприємстві.

5. Визначення робочого місця працівника, надання необхідних засобів для виконання роботи, а також спецодягу, спецвзуття та інших засобів індивідуального захисту відповідно до встановлених норм для даної професії (виду робіт).

Працівники ФОП Новак О.М., чия діяльність не пов'язана з безпосереднім обслуговуванням об'єктів, машин, механізмів, устаткування, використанням приладів та інструментів, збереженням або переробкою сировини, звільняються від проходження повторного інструктажу відповідно до Переліку посад, затвердженого завідувачем автомобільного господарства ФОП Новак О.М.

Після проведення вступного інструктажу з охорони праці та пожежної безпеки, організованого співробітниками відділу охорони праці ФОП Новак О.М. та об'єктовою пожежно-газовою службою, всі працівники підприємства проходять подальші види інструктажів:

а) Первинний інструктаж проводиться безпосередньо на робочому місці перед початком роботи для:

новоприйнятих працівників,
працівників, переведених з одного структурного підрозділу в інший,
працівників, які будуть виконувати новий для них вид роботи,
відряджених працівників з інших підприємств.

б) Повторний інструктаж проводиться протягом перших 6 місяців після вступного інструктажу, а далі — один раз на 3 місяці для працівників, зайнятих на роботах підвищеної небезпеки, та один раз на 6 місяців — для інших працівників.

в) Повторний інструктаж проводиться у таких випадках:

при введенні в дію нових або переглянутих в установленому порядку інструкцій;

при зміні технологічного процесу, заміні або модернізації устаткування, пристосувань, інструментів, вихідної сировини, матеріалів та інших факторів, що впливають на безпеку праці;

при порушенні працівниками вимог безпеки праці, що можуть призвести або призвели до травм, аварій, пожеж, отруєнь, вибухів та інших інцидентів;

за вимогою органів нагляду;

при перервах у роботі понад 30 календарних днів на роботах підвищеної небезпеки, для інших робіт — понад 60 днів.

г) Цільовий інструктаж проводиться у таких випадках:

під час виконання одноразових робіт, що не передбачені трудовою угодою;

при ліквідації аварійних ситуацій, стихійних лих;

при виконанні робіт, які вимагають оформлення наряду-допуску, наказу або розпорядження згідно з законодавством.

Первинний, повторний, позаплановий та цільовий інструктажі проводяться як індивідуально з окремим працівником ФОП Новак О.М., так і для групи працівників. Інструктажі здійснює безпосередній керівник

відповідно до інструкцій, які регулюють основні та суміжні професії. Після проведення інструктажу здійснюється перевірка знань працівників. Про проведення інструктажу робиться відповідний запис у Журналі реєстрації інструктажів з охорони праці на робочому місці особою, яка його провела. Крім того, принаймні один раз на рік працівники повинні проходити перевірку знань з відповідних та суміжних професій перед комісією на чолі з начальником цеху.

За останні три роки на ФОП Новак О.М. не було зафіксовано випадків виробничого травматизму.

Захист навколишнього природного середовища, раціональне використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки є ключовими умовами сталого економічного та соціального розвитку України. В рамках цього, країна реалізує екологічну політику, спрямовану на збереження безпечного середовища для живої та неживої природи, захист здоров'я громадян від шкідливого впливу забруднень, досягнення гармонії між суспільством і природою, а також охорону, раціональне використання та відновлення природних ресурсів.

Згідно з Законом України «Про охорону навколишнього природного середовища», основною метою законодавства є регулювання відносин у сфері охорони, використання та відтворення природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки, а також запобігання і ліквідація негативного впливу господарської діяльності на навколишнє середовище. Це також охоплює збереження природних ресурсів, генетичного фонду живої природи, ландшафтів та інших природних комплексів, а також охорону унікальних територій і природних об'єктів, що мають історико-культурне значення.

РОЗДІЛ 5. ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАПРОПОНОВАНИХ ЗАХОДІВ

Розглянемо фінансування нових вантажних автомобілів за допомогою лізингу та кредиту.

Варіант 1. Умови лізингу, запропоновані лізинговою компанією «А», передбачають, що вартість обладнання складає 160 000 грн, а термін лізингу — 8 років. Річна норма амортизації становить 10,9375%, процентна ставка по кредиту — 12% річних, комісійні лізингової компанії — 5% річних. Всі витрати на ремонт і технічне обслуговування вантажного автомобіля несе лізингоотримувач, у той час як лізингодавець надає консультаційні послуги з юридичних та експлуатаційних питань на загальну суму 2% від первісної вартості обладнання. Виплати по угоді здійснюються двічі на рік рівними частинами. По завершенні терміну лізингу є можливість викупу вантажного автомобіля за залишковою вартістю.

По-перше, зробимо розрахунок середньої вартості вантажного автомобіля по кожному звітному періоді (табл. 5.1).

Таблиця 5.1 - Розрахунок середньорічної вартості вантажного автомобіля, грн.

Рік	Вартість вантажного автомобіля на початок року (В _п)	Амортизаційні відрахування (А)		Вартість вантажного автомобіля на кінець року (В _к)	Середня вартість вантажного автомобіля (В _с)
2025	160000	17500	10,9375%	142500	231250
2026	142500	17500	10,9375%	125000	205000
2027	125000	17500	10,9375%	107500	178750
2028	107500	17500	10,9375%	90000	152500
2029	90000	17500	10,9375%	72500	126250
2030	72500	17500	10,9375%	55000	100000
2031	55000	17500	10,9375%	37500	73750
2032	37500	17500	10,9375%	20000	47500

Для цього з вартості вантажного автомобіля на початок року (В_п) віднімається річна сума амортизаційних відрахувань (А), що дозволяє

отримати вартість вантажного автомобіля на кінець року (V_k). Потім, використовуючи формулу середнього арифметичного, можна обчислити середню вартість вантажного автомобіля ($V_c = (V_n + V_k) : 2$). Річна сума амортизаційних відрахувань визначається на основі норми амортизації (10,9375 %) та первісної вартості вантажного автомобіля. Згідно з отриманими даними, наприкінці строку договору лізингоотримувач може придбати вантажний автомобіль за його залишковою вартістю, яка складає 20 000 грн (ліквідаційна вартість).

Для подальшого розрахунку лізингових платежів у кожному звітному періоді (ЛП) необхідно врахувати величину амортизаційних відрахувань (А) та лізингового відсотка (Лвід). Амортизаційні відрахування наводяться в таблиці 5.1. Лізинговий відсоток включає плату за кредит, комісійні лізингової компанії та витрати на консультаційні послуги. Плата за кредит (P_k) визначається як добуток середньої вартості вантажного автомобіля (V_c) на процентну ставку по кредиту (12%). Розмір комісійних ($P_{ком}$) обчислюється як добуток середньої вартості вантажного автомобіля (V_c) на ставку комісійних (5%). Консультаційні послуги (P_k) розподіляються рівномірно на весь період лізингу, що становить 400 грн на рік ($3200 \text{ грн} = 160\,000 \text{ грн} \times 2\% / 8 \text{ років}$). Загальний розмір лізингових платежів представлений у таблиці 5.2.

Таблиця 5.2 - Розрахунок загального розміру лізингових платежів, грн.

Рік	Амортизаційні відрахування (А)	Лізинговий відсоток			Лізинговий відсоток ($L_{від}$)	Лізингові платежі (ЛП)
		Плата за кредит (P_k), ($V_c \times 12\%$)	Комісійні ($P_{ком}$), ($V_c \times 5\%$)	Послуги (P_k), ($V_c \times 2\%$)		
2025	17500	27750	11562,5	400	39712,5	57212,5
2026	17500	24600	10250	400	35250	52750
2027	17500	21450	8937,5	400	30787,5	48287,5
2028	17500	18300	7625	400	26325	43825
2029	17500	15150	6312,5	400	21862,5	39362,5
2030	17500	12000	5000	400	17400	34900
2031	17500	8850	3687,5	400	12937,5	30437,5
2032	17500	5700	2375	400	8475	25975
Разом	140000	133800	55750	3200	192750	332750

Дані таблиці 5.2 показують, що загальна сума лізингових платежів за весь період угоди становитиме 332 750,0 грн. Реальну суму лізингового платежу за весь період дії лізингового договору можна розрахувати за наступною формулою:

$$ЛП'_n = \sum_{t=1}^T ЛП_t \times I_t \times a_t \quad (5.1)$$

де $ЛП'_n$ - реальна сума лізингових платежів певного періоду, грн.;

$ЛП_t$ - сума лізингових платежів в році t , грн.;

I_t - індекс інфляції в році t ;

a_t - коефіцієнт дисконтування.

Коефіцієнт дисконтування розраховується таким чином:

$$a_t = \frac{1}{(1+i)^t} \quad (5.2)$$

де a_t - коефіцієнт дисконтування;

i - розрахунковий розмір ставки дисконту;

t - поточний рік, за який здійснюється коректування.

Припустимо, що індекс інфляції умовно набуває наступних значень: $I_{2025} = 112\%$; $I_{2026} = 114\%$; $I_{2027} = 115\%$; $I_{2028} = 116\%$; $I_{2029} = 116\%$; $I_{2030} = 118\%$; $I_{2031} = 118\%$; $I_{2032} = 119\%$.

Отже, розрахунок реальної суми лізингових платежів за весь період лізингової угоди буде мати наступний вигляд:

$$ЛП_{2025} = 57212,5 \times 1,12 \times 1 = 64078,0 \text{ грн.};$$

$$ЛП_{2026} = 52750,0 \times 1,14 \times 0,909 = 54668,2 \text{ грн.};$$

$$ЛП_{2027} = 48287,5 \times 1,15 \times 0,826 = 44695,9 \text{ грн.};$$

$$ЛП_{2028} = 43825,0 \times 1,16 \times 0,751 = 37865,3 \text{ грн.};$$

$$ЛП_{2029} = 39362,5 \times 1,16 \times 0,683 = 31186,7 \text{ грн.};$$

$$ЛП_{2030} = 34900,0 \times 1,18 \times 0,621 = 25137,4 \text{ грн.};$$

$$ЛП_{2031} = 30437,5 \times 1,18 \times 0,564 = 20293,8 \text{ грн.};$$

$$ЛП_{2032} = 25975 \times 1,19 \times 0,513 = 15861,8 \text{ грн.};$$

$$ЛП_{\text{заг}} = 293767,1 \text{ грн.}$$

Звідси бачимо, що загальна сума лізингових платежів за період дії лізингового договору склала 293767,1 грн. (табл. 5.3).

Таблиця 5.3 - Графік виплати лізингових внесків, грн.

Дата внеску	Сума виплат рівномірними внесками
01.08.2025 р.	32039,0
01.12.2025 р.	32039,0
01.08.2026 р.	27334,1
01.12.2026 р.	27334,1
01.08.2027 р.	22347,9
01.12.2027 р.	22347,9
01.08.2028 р.	18932,7
01.12.2028 р.	18932,7
01.08.2029 р.	15593,4
01.12.2029 р.	15593,4
01.08.2030 р.	12568,7
01.12.2030 р.	12568,7
01.08.2031 р.	10136,9
01.12.2031 р.	10136,9
01.08.2032 р.	7930,9
01.12.2032 р.	7930,9
Разом	293767,1

Таким чином, загальна сума лізингових платежів з урахуванням дисконту на 38 982,9 грн. менша (332 750 - 293 767,1).

Варіант 2. Умови кредитування, запропоновані ПАТ «Приватбанк», передбачають суму кредиту в розмірі 160 000 грн, строком на 8 років, з річною процентною ставкою 20%. Погашення кредиту здійснюється рівними частинами, починаючи з 2026 року. Для визначення загальних витрат на погашення кредиту потрібно врахувати, що відсотки нараховуються на залишкову непогашену суму кредиту. Загальні витрати (V_n) обчислюються як сума витрат на погашення основної суми кредиту та відсотків за кредит, що наведено в таблиці 5.4.

Таблиця 5.4 - Розрахунки погашення кредиту, грн.

Види витрат	Періоди								Разом
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
Погашення кредиту		22857,14	22857,14	22857,14	22857,14	22857,1	22857,1	22857,1	160000
% за кредит	32000,0	27428,6	22857,1	18285,7	13714,3	9142,9	4571,4	0,0	128000
Повні витрати (V_n)	32000,0	50285,7	45714,3	41142,9	36571,4	32000,0	27428,6	22857,1	288000

Дані табл. 5.4 свідчать про те, що загальна сума платежів за весь період дії кредитного договору складе 288000,0 грн.

Визначимо суму витрат на погашення кредиту за формулою (5.1).

$$V_{2025} = 32000,0 \times 1,12 \times 1 = 35840,0 \text{ грн.};$$

$$V_{2026} = 50285,7 \times 1,14 \times 0,909 = 52114,3 \text{ грн.};$$

$$V_{2027} = 45714,3 \times 1,15 \times 0,826 = 42314,0 \text{ грн.};$$

$$V_{2028} = 41142,9 \times 1,16 \times 0,751 = 35547,9 \text{ грн.};$$

$$V_{2029} = 36571,4 \times 1,16 \times 0,683 = 28975,4 \text{ грн.};$$

$$V_{2030} = 32000,0 \times 1,18 \times 0,621 = 23048,6 \text{ грн.};$$

$$V_{2031} = 27428,6 \times 1,18 \times 0,564 = 18269,6 \text{ грн.};$$

$$V_{2032} = 27428,6 \times 1,19 \times 0,513 = 13957,9 \text{ грн.}$$

$$V_{\text{заг}} = 250067,6 \text{ грн.}$$

Отже, сума витрат, приведена до першого року, становить 250 067,6 грн.

З цього можна зробити висновок, що угода з кредитом є більш вигідною для ФОП Новак О.М., ніж фінансовий лізинг, а також інші форми фінансування оновлення основних засобів за рахунок власних та позикових ресурсів.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Вантажні перевезення відіграють ключову роль у функціонуванні сучасної економіки, забезпечуючи стабільність виробничих, торговельних і логістичних процесів. В умовах глобалізації та зростання міжнародного економічного співробітництва їхня ефективність є визначальним фактором конкурентоспроможності підприємств та держав. З огляду на виклики, зокрема викликані військовими діями, розвиток транспортної інфраструктури та впровадження сучасних технологій залишаються пріоритетними завданнями.

Автоматизація, цифровізація, інтеграція мультимодальних перевезень і використання екологічно чистих рішень сприяють не лише підвищенню ефективності логістичних процесів, але й дозволяють адаптувати транспортну галузь до сучасних вимог сталого розвитку. Удосконалення вантажних перевезень забезпечить економічну стабільність, продовольчу безпеку та підтримку міжнародної торгівлі, що особливо важливо в умовах нинішніх викликів та швидких змін у глобальній економіці.

Ефективність вантажних перевезень є багатофакторним показником, який відображає раціональність використання ресурсів, забезпечення доставки вантажів у встановлені терміни, з мінімальними витратами та високою якістю. Вона базується на взаємозв'язку таких характеристик, як якість і надійність транспортного процесу. Використання об'єктивних критеріїв оцінки ефективності дозволяє компаніям контролювати витрати, оптимізувати маршрути, підвищувати продуктивність та задовольняти вимоги клієнтів.

Ключовими факторами підвищення ефективності є модернізація технічного стану транспорту, оптимізація логістичних процесів, підвищення кваліфікації персоналу та впровадження сучасних технологій, таких як автоматизація і GPS-трекінг. Завдяки цьому підприємства можуть аналізувати

транспортні витрати, ідентифікувати проблемні аспекти та адаптуватися до змін ринку.

Організаційна структура ФОП Новак О.М. є ключовим елементом внутрішнього середовища, що сприяє ефективному функціонуванню підприємства. Використання лінійно-функціональної моделі управління дозволяє власнику як директору централізовано приймати рішення, забезпечуючи високу оперативність і ефективність роботи функціональних підрозділів.

Стратегія «лідер-послідовник», яку реалізує ФОП Новак О.М., відповідає масштабам його діяльності та забезпечує адаптацію до умов ринку, зосереджуючись на високій якості послуг та оптимальних витратах. Основними напрямками діяльності підприємства є вантажні перевезення, оренда комерційної нерухомості, зберігання товарів та надання в оренду вантажних автомобілів.

ФОП Новак О.М. сприяє сталому розвитку шляхом забезпечення гідних умов праці, підтримки інновацій та збереження ресурсів. Взаємодія зі стейкхолдерами базується на принципах довіри, поваги, конструктивного діалогу, що дозволяє підвищувати економічний потенціал і зміцнювати репутацію компанії.

Аналіз діяльності транспортно-логістичної системи ФОП Новак О.М. свідчить про наявність низки проблем, які потребують вирішення для підвищення ефективності роботи підприємства. Низька експлуатаційна швидкість автомобілів у 2023 році в порівнянні з 2022 роком є наслідком недостатньої організації руху транспортних засобів і навантажувально-розвантажувальних робіт, що спричиняє значні простої. Низький коефіцієнт використання автопарку (лише 18,2% робочого часу витрачається на виконання транспортних завдань) та пробігу (45,7% пробігу здійснюється з вантажем) демонструє необхідність підвищення рівня завантаження автомобілів і оптимізації їх використання. Неповне використання вантажопідйомності транспортних засобів, особливо при перевезенні вантажів

3-го класу, свідчить про потребу в модернізації транспортних засобів, наприклад, через покращення транспортабельності вантажів.

Зниження доходів від транспортних і митно-брокерських послуг у 2023 році порівняно з 2022 роком, а також зменшення кількості клієнтів, демонструє необхідність активнішого маркетингу, вивчення потреб ринку та розробки нових підходів до залучення клієнтів.

Скорочення загальної вантажопідйомності автопарку, зменшення пробігу та середньодобового пробігу автомобілів також негативно впливають на продуктивність підприємства.

З метою удосконалення ефективності роботи підприємства необхідно: оптимізувати логістичні процеси та поліпшити організацію роботи автопарку; впроваджувати заходи для збільшення завантаження транспортних засобів і скорочення їхніх простоїв; удосконалювати технічний стан транспорту і раціонально розподіляти навантаження; розробити стратегії для збільшення кількості клієнтів і підвищення їхньої лояльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аулін В.В., Голуб Д.В., Біліченко В.В., Замуренко А.С. Формування показників оцінки ефективності транспортного процесу перевезень. *Вісник машинобудування та транспорту*. 2020. № 1 (11). С. 4-10.
2. Вовк Ю.Я., Вовк І.П. Основи теорії транспортних процесів і систем: навчальний посібник (курс лекцій). Тернопіль: Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, 2021. 104 с.
3. Гнедіна К.В., Нагорний П.В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Підприємництво і торгівля*. 2023. №38. С. 19-28.
4. Гнилянська Л., Замостний В., Петришин С. Організування міжнародних вантажних перевезень в екстремальних умовах сьогодення: проблеми та тенденції. *Економіка та суспільство*. 2024. №66. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/4535>
5. Дмитрів Д., Дмитрів О., Репак О. Аналіз ринку міжнародних вантажних автоперевезень в Україні в умовах воєнного стану. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2023. № 2 (29). С. 48-60. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2023/23ddvuvs.pdf>
6. Задоя В.О., Костюк С.А. Сучасні виклики та перспективи розвитку залізничних вантажних перевезень України. *Агросвіт*. 2024. №18. С. 84-91.
7. Лук'янова О.М. Транспортний комплекс України: виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. №85. С. 42-50.
8. Коломієць Д. Логістична діяльність ТОВ «Епіцентр К» в умовах воєнного стану в Україні / Д. Коломієць, О. Кавун-Мошковська // Логістика майбутнього: ефективні рішення для торгівлі [Електронний ресурс]: тези доп. Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Київ, 20 квіт. 2023 р.) / відп. ред. Н. Б. Ільченко. Київ : Держ. торг.-екон. ун-т, 2023. С. 64-67.

9. Кузяк В.В. Управління логістичними процесами в Україні: проблеми та шляхи розв'язання в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. №55.
10. Логістика: навчальний посібник [Електронний ресурс] / О.В. Безсмертна, О. О. Мороз, Т. М. Білоконь, І. В. Шварц. Вінниця: ВНТУ. 2018. 161 с.
11. Македон В.В., Дзяд О.В. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. №41. С. 65-74.
12. Масан В.В. Якість перевезень як ключовий чинник забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. №81-82. С. 186-193.
13. Офіційний сайт Фонду розвитку підприємництва URL: <https://bdf.gov.ua/programs/>
14. Офіційний сайт Міністерства фінансів України URL: https://www.mof.gov.ua/uk/news/minfin_u_2023_rotsi_pidpriiemtsi_otrimali_23_973_dostupni_krediti_na_972_mlrd_griven-4380
15. Офіційний сайт Державної служби статистики України URL: <https://ukrstat.gov.ua/>
16. Офіційний сайт SAP Transportation Management URL: <https://www.sap.com>.
17. Офіційний сайт українського онлайн-сервісу управління логістикою URL: <https://web.sovtes.ua>
18. Петренко О.І., Гринів Н.Т. Дослідження світових тенденцій розвитку морських контейнерних перевезень. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини*. 2022. №67. С. 41-45.
19. Попов М.Д., Малахова О.А., Сіконенко Г.М., Шандер О.Е. Аналіз ключових показників ефективності роботи залізничних транспортних систем Network Rail і Infrabel. *ІКСЗТ*. 2024. №2. С. 7-17.

20. Розвиток мультимодальних перевезень в контексті досягнення цілей Європейського зеленого курсу: досвід країн V4 та Румунії, можливості для України: науково-аналітична записка. Львів. 2024. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20230037.pdf>

21. Самостян В.Р., Онищук В.П. Удосконалення процесу планування перевезення вантажів автомобільним транспортом: монографія. Луцьк: ІВВ ЛНТУ. 2023. 158 с.

22. Томчук О.Ф., Головченко Я.О. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. №53. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2706>

23. Шевченко Р.Б., Іващенко Т.О. Стагнація транспортної галузі України як результат системних соціальних потрясінь. *Економіка та управління національним господарством*. 2024. №11. URL: <https://reicst.com.ua/pmt/article/view/2024-11-03-07>

