

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ВІДОКРЕМЛЕНИЙ СТРУКТУРНИЙ ПІДРОЗДІЛ
«КРИВОРІЗЬКИЙ ФАХОВИЙ КОЛЕДЖ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ»

Відділення транспортних технологій

Циклова комісія менеджменту та логістики

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Голова циклової комісії

к.е.н. Н.В. Смирнова

«____» _____ 2023 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЮ
«БАКАЛАВР»

Тема: «ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА СУЧАСНОГО ПІДПРИЄМСТВА»

Розробив

Д.А. Помогайбо

Керівник

к.е.н. Н.В. Смирнова

Консультанти з розділів:

Охорона праці

Т.І. Сергєєва

Нормоконтролер

к.е.н. Н.В. Смирнова

Кривий Ріг – 2023

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ВІДОКРЕМЛЕНИЙ СТРУКТУРНИЙ ПІДРОЗДІЛ
«КРИВОРІЗЬКИЙ ФАХОВИЙ КОЛЕДЖ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ»

Відділення транспортних технологій
 Циклова комісія менеджменту та логістики

Спеціальність 073 «Менеджмент»
 Освітньо-професійна програма «Менеджмент транспорту та логістики»

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Голова циклової комісії
 к.е.н. Н.В. Смирнова

 «___» _____ 2023 р.

ЗАВДАННЯ
 на дипломну роботу

ПОМОГАЙБО ДАНИЛА АНДРІЙОВИЧА

- 1. Тема роботи:** «Транспортна логістика сучасного підприємства»
 Затверджена наказом начальника коледжу від «___» _____ 2023 р. № ____/ст.
- 2. Термін виконання роботи:** з «17» квітня 2023 р. до «16» червня 2023 р.
- 3. Вихідні дані до роботи:** фінансова та статистична звітність ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»
- 4. Зміст роботи:**
 1. Теоретико-методичні основи транспортної логістики сучасного підприємства
 2. Оцінка ефективності транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»
 3. Організаційно-методичні заходи щодо вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»
 4. Охорона праці
- 5. Перелік графічного матеріалу:** електронна версія доповіді та презентація.

6. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Охорона праці	Т.І. Сергєєва		

7. Дата видачі завдання «14» квітня 2023 р.

Керівник роботи _____
(підпис)

к.е.н. Н.В. Смирнова

Завдання прийняв до виконання _____
(підпис)

Д.А. Помогайбо

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№	Найменування етапів роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1.	Виконання 1 розділу дипломної роботи	01.05.2023	
2.	Виконання 2 розділу дипломної роботи	15.05.2023	
3.	Виконання 3 розділу дипломної роботи	22.05.2023	
4.	Виконання 4 розділу дипломної роботи з охорони праці	29.05.2023	
5.	Оформлення дипломної роботи, нормоконтроль	08.06.2023	
6.	Подання на кафедру дипломної роботи. Усунення недоліків.	12.06.2023	
7.	Підготовка матеріалів до презентації	16.06.2023	

Студент-дипломник _____
(підпис)

Д.А. Помогайбо

Керівник роботи _____
(підпис)

к.е.н. Н.В. Смирнова

РЕФЕРАТ

Бакалаврська дипломна робота: 61 с., 10 табл., 22 рис., 38 джерел.

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА, ПЕРЕВІЗНИК, ПІДПРИЄМСТВО,
ЕФЕКТИВНІСТЬ, ПЛАНУВАННЯ, СТРАТЕГІЯ.

Об'єкт дослідження – транспортна логістика підприємства.

Предмет дослідження – теоретичні та прикладні аспекти функціонування транспортної логістики сучасного підприємства.

Мета роботи – проведення аналізу транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС».

Завдання роботи:

- розглянути теоретико-методичні основи транспортної логістики сучасного підприємства;
- провести оцінку ефективності транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»;
- розробити організаційно-методичні заходи щодо вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС».

Методи дослідження: порівняння, метод аналогій, структурний аналіз, системний підхід, метод наукового пізнання.

Положення, що виносяться на захист: напрями вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС».

Рекомендації щодо використання роботи: основні наукові положення даної дипломної роботи доведено до рівня методичних рекомендацій, що дозволяє використати їх у практичній діяльності інших автотранспортних підприємств України.

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ СУЧАСНОГО ПІДПРИЄМСТВА	7
1.1 Сутність і значення транспортної логістики для діяльності сучасного підприємства	7
1.2 Організаційно-економічне забезпечення транспортної логістики сучасного підприємства	11
1.3 Проблеми формування транспортної логістики сучасного підприємства	18
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»	23
2.1 Характеристика господарської діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»	23
2.2 Складові транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»	26
2.3 Аналіз ефективності транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»	28
РОЗДІЛ 3. ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ЗАХОДИ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»	36
3.1 Комплекс заходів щодо вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»	36
3.2 Стратегія вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»	42
3.3 Оцінка ефективності стратегії вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»	43
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	47
4.1 Технічні рішення щодо безпечної експлуатації об'єкта	47
4.2 Гігієна праці і виробнича санітарія на об'єкті	49
4.3 Організація пожежної безпеки на об'єкті	52
ВИСНОВКИ	56
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	57

ВСТУП

На сучасному етапі економічного розвитку суттєво зростає роль логістичних процесів на підприємствах. Все це відбувається через високу конкуренцію на ринку, розвиток технологій та економічних відносин, підвищення вимог споживачів, необхідність зниження витрат.

Логістика – новий науково-практичний напрям в Україні. Український бізнес почав тільки недавно застосовувати логістику у своїй практичній діяльності, порівняно з іноземними країнами.

Зарубіжний досвід показує, що використання логістики дозволяє підприємствам не тільки підвищити рівень обслуговування кінцевих користувачів, але при цьому мінімізувати загальні витрати.

Тому тема даної дипломної роботи є досить актуальною.

Незважаючи на значну кількість досягнень у теорії та практиці особливостей логістики підприємства, виникає низка проблем, предмет дискусій і суперечок науковців – все це вказує на бурхливий і динамічний розвиток науки про логістику, оскільки значення, об'єкту дослідження постійно змінюється і залежить від розвитку ринкових відносин.

Так як транспортна логістика відіграє важливу роль у сучасному бізнесі, то ефективна організація транспортних процесів дозволяє забезпечити швидку та надійну доставку товарів, знизити витрати, покращити рівень обслуговування клієнтів та підвищити конкурентоспроможність компанії.

З метою вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» був розроблений комплекс заходів, які спрямовані на оптимізацію та покращення різних аспектів логістичного процесу.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ СУЧАСНОГО ПІДПРИЄМСТВА

1.1 Сутність і значення транспортної логістики для діяльності сучасного підприємства

На сучасному етапі розвитку економіки логістика займає одне з перших місць за пріоритетністю для підприємств. Доцільна взаємодія структурних елементів логістики, оскільки корпоративні процеси сприятимуть зростанню ефективності управлінських рішень.

Транспорт, як провідна галузь економіки, забезпечує:

- функціонування і розвиток всіх галузей господарського комплексу країн;
- взаємодію під час економічного розвитку.

Сьогодні транспортна галузь в Україні є важливим сегментом для економіки країни в цілому, оскільки ефективна та злагоджена робота транспортної системи є рушійною силою загального розвитку країни.

Проте, крім поняття «транспортне підприємство» в Україні видаляють поняття «транспортна логістика підприємства», табл. 1.1.

Таблиця 1.1 – Порівняння визначення понять «транспортне підприємство» і «транспортна логістика підприємства»

Автор(и)	«транспортне підприємство»	Автор(и)	«транспортна логістика підприємства»
Закон України «Про транспорт» [2]	Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності.	О.О. Шептура, Л.С. Дядик [1]	Процесна взаємодія транспорту і виробництва, що дозволить забезпечити зниження витрат на транспортування сировини і продукції та адаптацію промислових підприємств до умов динамічного, складного і нестабільного економічного середовища
Іртищева І.О., Обозна А.О. [3]	Цілісний механізм зі строго визначеними взаємозв'язками між окремими підрозділами компанії, пов'язаними з допомогою ефективно виконуваних організаційних процесів	О.І. Гуторов, Н.В. Прозорова [4]	Процес переміщення матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва чи готової продукції відповідним транспортним засобом у логістичному ланцюзі поставок

Примітка: систематизовано автором

Економічні аспекти функціонування транспортних підприємств розглядаються в працях багатьох українських вчених-економістів. При чому ефективність використання транспортної логістики на підприємстві потребує формування теоретико-методологічних та прикладних розробок у сфері транспортної логістики та транспортного менеджменту і варто відзначити недостатню кількість досліджень транспортно-логістичних систем саме на цьому рівні.

Розробки в сфері транспортної логістики, дослідження проблем, пов'язаних з організацією перевезень вантажів на підприємствах різних видів діяльності сприяють підвищенню ефективності підприємства за умови скорочення транспортної відстані, зниження трудомісткості робіт, підвищення автоматизації технологічних процесів.

У центрі уваги має бути саме логістика руху товарно-матеріальних цінностей, технології і інструменти, які використовуються в цій сфері і представляють важливе завдання для конкурентоспроможності підприємства.

Найбільш поширеною є транспортна логістика сільськогосподарських підприємств, так як в даному напрямку найбільше написано наукових праць українськими науковцями.

У працях таких вчених, як Мороз М.М., Труніна І.В., Мороз О.В. [5] розглядаються процеси оптимізації логістичної діяльності сільськогосподарських підприємств, що займаються переробкою сільськогосподарської сировини. На відміну від першої команди науковців, Гуторов О.І., Прозорова Н.В. [4, 5] розглядають теоретико-методичне обґрунтування використання транспортних засобів з точки зору матеріально-технічного забезпечення логістичної діяльності сільськогосподарського виробництва.

Так, Нечай О.О. [6] вважає, що транспортна логістика розповсюджена і має свою специфіку на будівельних підприємствах.

Елагін Ю.В., Обруч Г.В. [7] в своєму дослідженні розглядали визначення пріоритетів залізничного транспорту та напрямів транспортної логістики, її дослідження, основні види, функції та перспективи розвитку.

Проте, є низка вчених, які виділяють транспортну логістику як засіб досягнення конкурентних переваг або створення маркетингової системи діяльності підприємства.

Так, Макаренко М.В., Потапова Н.В. [8] вважають, що мета логістики виходить за рамки зниження витрат і збільшення прибутку. Тому, на даному етапі концепція конкурентоспроможності підприємства полягає в отриманні конкурентної переваги за рахунок надання додаткових послуг та підвищення їх якості. У майбутньому, по мірі наявності даних, для більшості компаній така концепція як скорочення витрат знову може стати пріоритетом, але вже на іншій основі. Тому, підвищення конкурентоспроможності компаній за рахунок логістики є безперервним і адаптивним процесом.

Розглядаючи роботи Тюриної Н.М. [9], які присвячені формуванню маркетинг-логістичної концепції управління підприємством, можна виділити новий напрямок застосування транспортної логістики підприємства – маркетинговий. Управління маркетингом і логістикою підприємства охоплює весь ланцюг системи розподілу (маркетингова, транспортна, складська) і є складовою частиною загальної логістичної схеми підприємств. У маркетинговій логістиці вирішуються чотири основні завдання:

- обробка замовлення (управління замовленнями),
- складування (де і як зберігаються запаси),
- обсяг запасів (скільки запасів в магазині),
- транспорт (куди і як доставляється товар).

Використання маркетинг-логістики управління призведе до підвищення ефективності всієї виробничої системи та зростання конкурентоспроможності підприємства, що і підтверджує думку Макаренко М.В., Потапової Н.В.[8]

Розглянемо більш детально взаємозв'язок маркетингу і логістики для виділення транспортної логістики як конкурентної переваги підприємства (рис. 1.1)

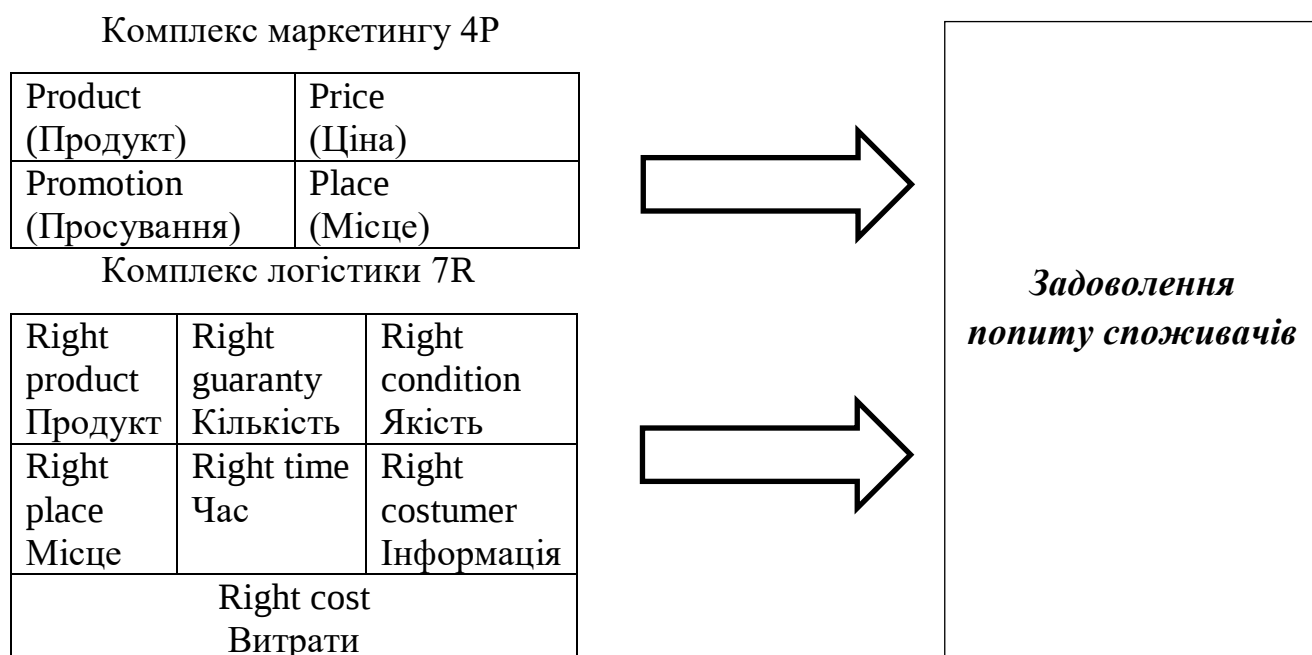


Рис. 1.1 – Маркетинго-логістична концепція діяльності підприємства

Джерело: [8,9]

Синергетичний ефект інтеграції маркетингу та логістики в управлінні підприємствами можна простежити в причинно-наслідковому зв'язку, рис. 1.2.

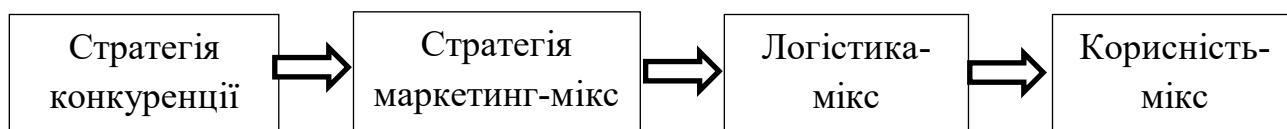


Рис. 1.2 – Синергетичний ефект від маркетингу і логістики

Джерело: [6]

Кожна ланка цього контуру виконує свою особливу функцію у формуванні мінімальних сумарних втрат, оптимального рівня логістичного обслуговування, максимальної корисності продукту чи послуги для користувача, відповідає стратегічним цілям підприємства. Виконання функцій здійснюється через вказане підключення завдяки певним інструментам:

- для комплексу маркетингу такими інструментами є продукт, ціна, просування, продажі, обслуговування;
- для логістики це означає замовлення, закупівлю, доставку, складування, складські запаси, логістичні послуги;
- для логістики-міх це формальна корисність, тимчасова корисність,

корисність місцезнаходження, інформаційна корисність, корисність майна, корисність додаткових послуг.

Таким чином, аналізуючи наведений матеріал, можна зробити такі висновки:

- впровадження транспортної логістики в господарську діяльність підприємств дозволить швидко та раціонально приймати рішення для забезпечення ефективної взаємодії між внутрішнім та зовнішнім середовищем підприємства;

- реалізація транспортної логістики підприємства сприятиме оптимізації комерційної діяльності за рахунок аналізу оборотності та прискорення продажів і запасів ТМЦ на основі прогнозу ефективності, моніторингу кон'юнктури ринку та поточних купівельних переваг, відносин з постачальниками і споживачами, виробничих та експлуатаційних витрат.

Подальшого дослідження потребує вивчення особливості практичної сторони необхідності впровадження транспортної логістики в діяльність підприємств та організаційно-економічного забезпечення транспортної логістики сучасного підприємства.

1.2 Організаційно-економічне забезпечення транспортної логістики сучасного підприємства

Організаційно-економічне забезпечення транспортної логістики для господарської діяльності підприємства, наприклад складової логістичної системи підприємства, повинно будуватись виходячи з обсягів продукції підприємства та мети його діяльності.

Для досягнення визначення складових організаційно-економічного забезпечення потрібно визначити такі ключові позиції:

- сутність поняття «організаційно-економічне забезпечення» та визначення характеристики транспортної складової;

- організаційно-економічне забезпечення логістичної системи для підприємств різного виду діяльності (Соколова Л.В., Шматько Н.М., Лакіза В.В. [10-12]);

- організаційно-економічне забезпечення транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства (Назарова Л.В., Скупський Р.М., Гришова І.Ю., Трушкіна Н. [13-16]).

Аналізовані літературні джерела [1–14] свідчать про необхідність визначення сутності такої економічної категорії як «організаційно-економічне забезпечення», адже це поняття використовується майже у всіх напрямках діяльності підприємств.

Так, Соколова Л.В. [10] розглядає дане поняття для адаптації підприємств до невизначеності, а саме виділяє маркетингову діяльність підприємства як одну з основних сфер організаційно-економічного забезпечення.

Шматько Н.М. [11] розглядав організаційно-економічне забезпечення в рамках стійкого економічного розвитку регіону, виділяючи такі сфери як економічна ефективність виробництва, підвищення якості життя населення, забезпечення збереження навколишнього середовища.

Лакіза В.В. [12] на основі робіт вчених-економістів доводить, що частина з них (Туровець О.Г. і Гінзбург Г. [12]) розглядають тільки генезис економічного аналізу як економічного забезпечення діяльності підприємств. Проте, інша частина науковців (Глинська А.Є., Макаровська Т.П., Львовчкін С.В. [17]) стоїть на позиціях організаційного забезпечення діяльності підприємств, що включає в себе зміну і санацію організаційної структури. А сам автор визначає, що організаційно-економічне забезпечення підприємства – це сукупність динамічних процедур, форм і методів управління підприємством.

Що стосується організаційно-економічного забезпечення транспортних підприємств, то такі автори як Назарова Л.В., Скупський Р.М., Гришова І.Ю. [13-16] зазначають, що перехід від транспортних функцій підприємства до логістичних призводить до зміни в напрямку людського фактору, а саме транспортна система матиме наступну організаційно-економічну структуру:

- алгоритм для визначення методики пошуку максимального потоку транспортної мережі;
- транспортна модель, яка враховує всі необхідні особливості системи,

зокрема людський фактор.

- оптимізація транспортних процесів з урахуванням отриманих результатів.

Трушкіна Н. [13] визначає організаційно-економічний механізм управління логістичною діяльністю підприємства як сукупність принципів, інструментів, функцій, методів і засобів, спрямованих на зниження рівня витрат на організацію процесів логістичної діяльності та різноманітних логістичних послуг (транспортування, зберігання, маркетинг та ін.).

До складових частин організаційно-економічного механізму входять:

- ресурси;
- фактори впливу;
- цілі, принципи, функції, методи, важелі управління;
- інформаційні технології.

Так, згідно аналізу роботи Волоснікової Н.М. [18] в цьому напрямку організаційно-економічне забезпечення логістичної діяльності підприємств базується на логістичному розподілі ресурсів та оптимізації витрат, рис. 1.3.

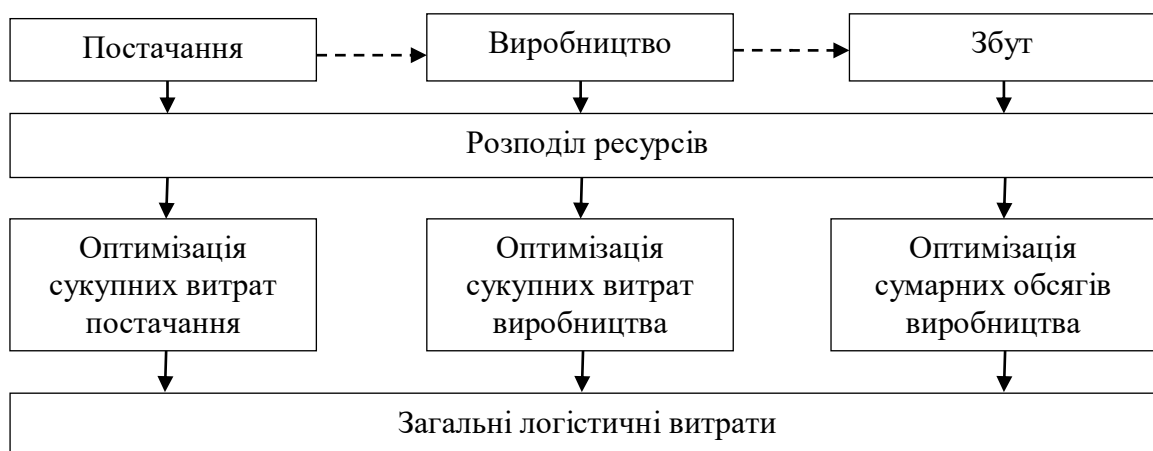


Рис. 1.3 – Логістичний розподіл ресурсів та формування витрат

Джерело: [15]

Крім транспортної, логістичної діяльності, складовими логістичної системи підприємства є діяльність із закупівлі, виробництва, реалізації та зберігання. Слід підкреслити, що транспортна логістика – це процес переміщення матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції відповідними транспортними засобами в логістичному ланцюзі.

Основним завданням транспортної діяльності є якісне та повне задоволення потреб споживачів у перевезенні їх вантажів за рахунок постійного покращення обслуговування. Сутність, зміст і структура логістичних витрат визначаються обсягом покриття логістичних процесів. Це пояснення широкого діапазону логістичних витрат, що входять до організаційно-економічного забезпечення логістичної діяльності транспортних підприємств.

Компоненти витрат на логістику не можна аналізувати ізольовано одна від одної, адже вони відображаються в різних фінансових документах і не завжди у зв'язку з ними ведеться окремий облік.

Логістичні процеси, що охоплюють матеріальні, інформаційні та фінансові потоки підприємств і в кінцевому підсумку призводять до появи витрат, які існуюча бізнес-практика місцевих підприємств не завжди ототожнює з витратами в класичному розумінні. Проте, вони впливають на загальні результати діяльності підприємства та кінцеві фінансові показники.

Водночас транспортна підсистема як складова логістики має забезпечувати розвиток раціональності схеми доставки вантажу (товару) і маршрутів транспортування, оптимальне завантаження транспорту, співставлення транспортного процесу з процесами виробництва та зберігання.

У контексті, показаному на рис. 1.3, представлена класифікаційна характеристика транспортної складової логістичної системи підприємства, рис. 1.4.

У рамках аналізу транспортної діяльності необхідно виділити такі види транспорту, які використовуються підприємством у процесі перевезення вантажів: залізничний, автомобільний, авіаційний. При чому вибір відповідного виду транспорту залежить від таких ключових факторів, як:

- час доставки;
- періодичність перевезення вантажів;
- надійність відповідності графік доставки товару;
- поєднання різноманітних варіантів транспорту.



Рис. 1.4 – Класифікаційні ознаки транспортної складової логістичної системи підприємства

Джерело: [16]

Враховуючи викладене, організаційно-економічне забезпечення діяльності підприємства – це процес оцінки стану руху:

- перевезення і транспортування вантажів;
- матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції з використанням одного з видів транспортних засобів або їх комбінації відповідно до чинних нормативних документів.

Створення організаційно-економічного забезпечення напряду пов'язано з витратами підприємства, у відповідності до центрів створення витрат (рис. 1.3). На цьому і ґрунтується принципова відмінність в управлінні логістикою підприємства від традиційного, що включає в себе обов'язкове поєднання руху ресурсів, що дозволяє виключити утворення і нераціональне використання ресурсів і несвоєчасне виконання зобов'язань перед клієнтом внаслідок комплексу управлінських заходів, враховуючи класифікаційні ознаки транспортної складової

логістичної системи підприємства (рис. 1.4).

Управлінські заходи щодо логістичної діяльності транспортних підприємств залежить від стадії економічного циклу на якому знаходиться суспільство. Так, Нікітюк В.Г. [20] в своїй роботі виділяє п'ять етапів становлення логістичного управління підприємства, рис.1.5.

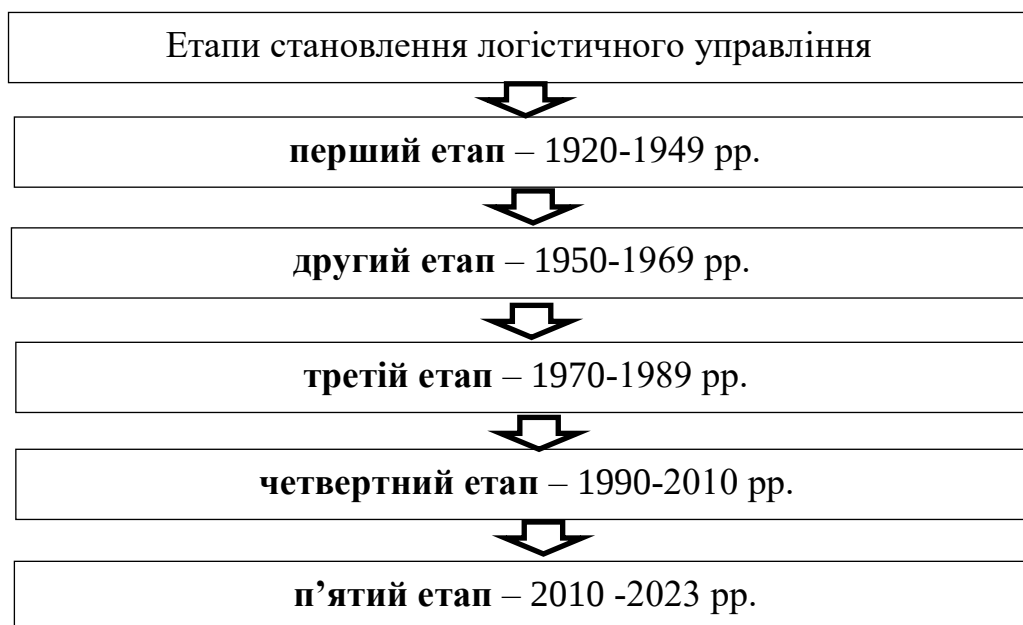


Рис. 1.5 – Організаційно-економічне забезпечення етапів становлення логістичного управління

Джерело: [20]

Поєднавши роботи Нікітюк В.Г. [20] та Мітченко Г.В. [21] можна виділити основні етапи розвитку логістичного управління на основі організаційно-економічного забезпечення:

- перший етап (1920-1949 рр.) - застосування логістичного підходу в управлінні матеріальними потоками у сфері обігу, оптимізація фізичного розподілу, відсутність тісних зв'язків між виробниками, оптовими та роздрібними компаніями. Нерозвинена система управління процесами обігу товарів. Частковий характер управління матеріальними потоками – формування контуру організаційного забезпечення логістичної діяльності;

- другий етап (1950-1969 рр.) – окреме існування матеріальних потоків: виробництва, зберігання і транспортування, відсутність зв'язків між функціями логістики, висвітлення логістики виробничого процесу, планування потреб,

створення відділів логістики – створення економічного контуру економічного забезпечення.

- третій етап (1970-1989 рр.) характеризується збільшенням фізичних витрат на розподіл, при чому відбувається мінімізація рівня запасів у секторі постачання і виробництва, підвищення професіоналізму керівників в сфері логістики. Застосування інформаційних технологій для збору і контролю інформації про логістичні процеси: взаємодія зберігання, транспортування та планування виробництва призводить до розвитку логістичних систем – поєднання організаційного і економічного контуру логістичної діяльності підприємства;

- четвертий етап (1990-2010 рр.) приносить нові зміни в логістику, а саме: відбувається розвиток галузей, які надають логістичні послуги під впливом глобалізації економіки – побудова регіональних логістичних центрів та поява логістичних операторів, враховуючи міжнародні програми у сфері логістики та інтеграція комп'ютерного забезпечення логістичних і виробничих процесів – створення інвестиційного контуру логістичної діяльності в рамках управління логістичною діяльністю підприємства;

- п'ятий етап (2010-2023 рр.) - розвиток інтегрованих ланцюгів поставок, що призвело до формування логістичних мереж та впровадження автоматизованих систем; розширення спектру логістичних послуг; аутсорсинг у сфері логістики; удосконалення підходів і методів управління логістикою на базі створення організаційно-економічного забезпечення (контуру) управління логістичною діяльністю транспортних підприємств.

Організаційно-економічне забезпечення, що ґрунтується на методах управління логістикою, отримало розвиток тільки на п'ятому етапі в зв'язку з процесами глобалізації.

Таким чином, центральне місце в організаційно-економічному забезпеченні посідають компоненти управління підприємством для забезпечення логістичного процесу, що підвищує ринкову орієнтацію суб'єкта господарювання. Тобто мобільність і адаптивність системи управління до умов зовнішнього середовища стають з внутрішньої організаційної необхідності основою організації,

діяльності підприємства та диверсифікації його діяльності. Складна економічна ситуація в Україні підвищує увагу до транспортної галузі для вирішення організаційно-управлінських проблем. Одночасно виникає потреба підвищення точності планування, аналізу економічної оцінки роботи транспортних підприємств, а також їх окремих елементів.

На сьогоднішній час зміни на ринку та збільшення доступності транспортних послуг, велика кількість вантажовідправників, перевізників і підвищення якості обслуговування споживачів логістичних компаній, а також задоволеність потреб споживачів – не завжди вирішує проблеми діяльності транспортних підприємств. Причиною є відсутність аналізу стандартних проблем транспортних підприємств.

Аналіз транспортної галузі в Україні в цілому та перспектив її розвитку характеризує «Стратегія сталої логістики та план дій для України» (проект для розгляду) та «Національна транспортна стратегія до 2030 року».

Основними пріоритетами стратегій за визначенням Світового Банку є наступні види діяльності, рис. 1.7.

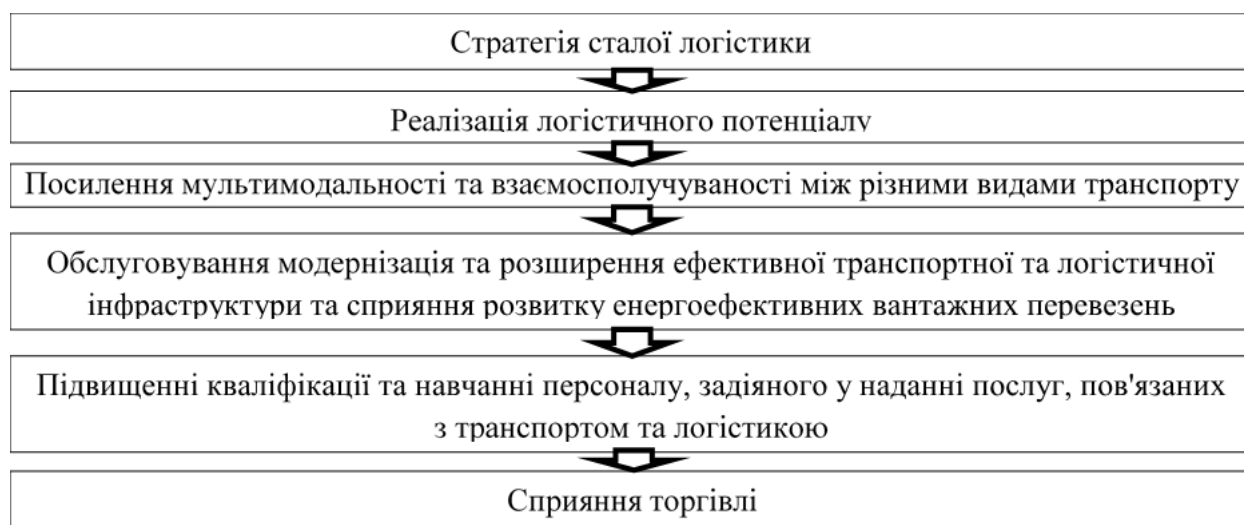


Рис. 1.7 – Напрямки вирішення проблем логістичної діяльності транспортних підприємств згідно «Стратегії сталої логістики»

Джерело: [22]

Війна, яку розв'язала Російська Федерація, не тільки завадила реалізації плану управлінських рішень і розв'язання вищевказаних проблем, а й спричинила появу нових. Слід зазначити, що під час війни транспортна інфраструктура виконує низку важливих військових, соціальних, гуманітарних та економічних

завдань. Виконання цих завдань полягає в доставці військової техніки, допомоги на фронті, евакуації та переселення населення з небезпечних районів, організації та обслуговування перевезень вантажів комерційного та гуманітарного призначення.

Так, згідно «Звіту про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України станом на 1 вересня 2022 року» руйнування України складає 127 млрд. грн., а станом на лютий 2023 року – 143,8 млрд. грн.

Розглянемо більш детально інформацію щодо руйнування транспортної інфраструктури підприємств.

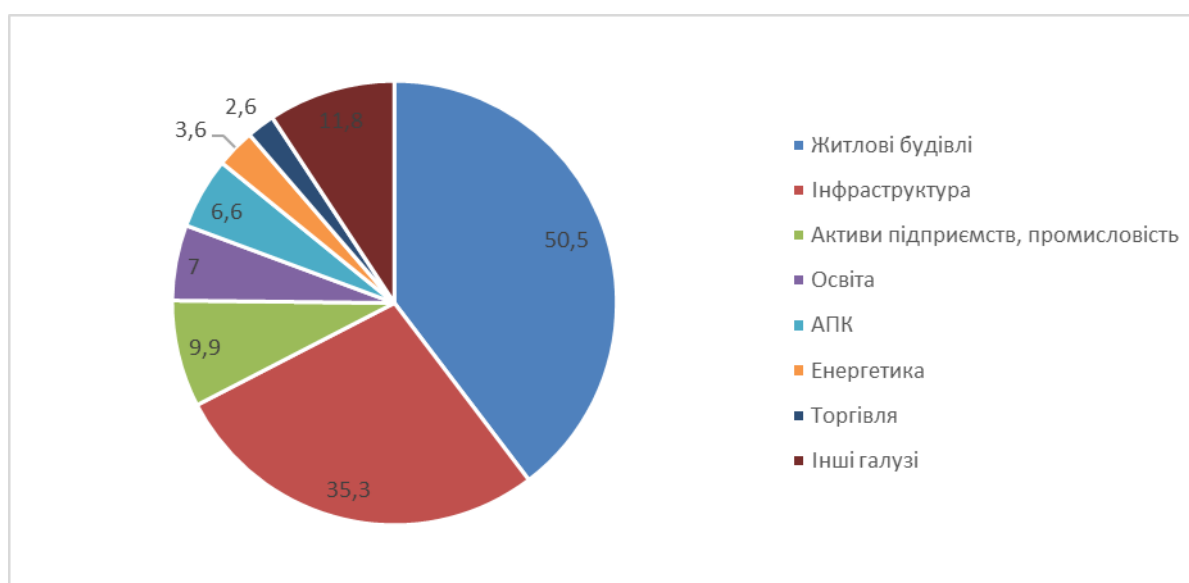


Рис. 1.8 – Структура збитків інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України станом на 1 вересня 2022 року

Джерело: [23]

Як бачимо, найбільшого ураження зазнали житлові будинки (50,5 млн. грн.) та інфраструктура (35,3 млн. грн.) і ця цифра збільшується до лютого 2023 року. Так, руйнування житлових будинків склало 53,6 млн. грн., а інфраструктури – 36,2 млн. грн.

Найбільше постраждали регіони України, де безпосередньо велися бойові дії: Донецька, Дніпропетровська, Харківська, Херсонська, Луганська, Миколаївська, Запорізька, Київська, Чернігівська області.

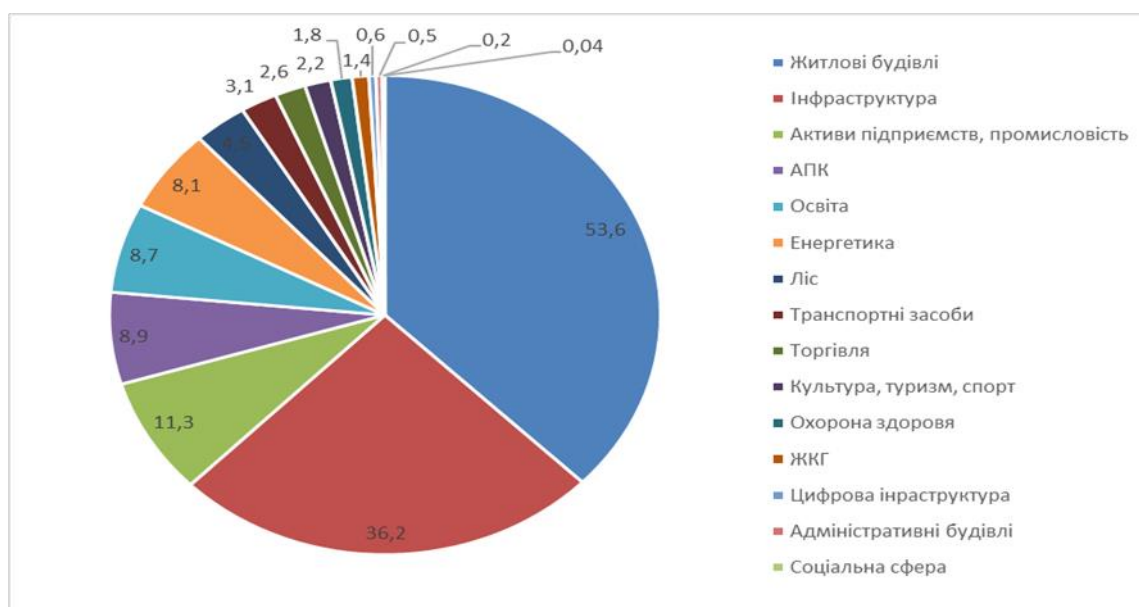


Рис. 1.9 – Структура збитків інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України станом на лютий 2023 року

Джерело: [24]

З початком військових дій на території України транспортна логістика стикнулася з низкою проблем, а саме:

- відсутністю логістичних маршрутів, встановлених на першому етапі війни; на даний час це вже не так актуально, але формування цих маршрутів коштує представникам української транспортної логістики багато зусиль і багато років невпинної праці;
- зупинена робота всієї цивільної авіації України (пошкоджено 19 аеропортів і цивільних аеродромів);
- об'єкти дорожньої інфраструктури зазнали найбільших руйнувань (25 тис. км доріг та 315 мостів і мостових переходів);
- об'єкти залізничної інфраструктури – загальне пошкодження залізничного полотна склало 500 км, а 1000 км залишилось на непідконтрольній території;
- неспроможність інфраструктури обробляти значний обсяг вантажів з України до європейських портів (потри України не працюють через окупацію, блокаду, мінну небезпеку та небезпеку піратства з боку росії);
- збитки транспортних засобів підприємств, приватних осіб склали 1,7 млрд. грн.

Крім того, в ході війни виникла ще одна масштабна проблема в сфері

транспортної логістики підприємств – нестабільність цін на паливо. Ця проблема має значний вплив на функціонування галузі, тому що відбувається підвищення вартості доставки.

Тому, над вирішенням висвітлених проблем мають працювати всі підприємства, адже чим згоднішою буде діяльність підрозділів загальної структури та відповідний контроль і можливість використання матеріально-технічної бази, тим більшим буде позитивний результат.

На основі узагальнення літературних джерел та окреслених проблем можна стверджувати, що транспортна логістика підприємств розглядається як функціонування підсистем доставки по відношенню до створення організаційно-економічних умов реалізації – суб'єкту управління дій, спрямованих на позитивну зміну об'єктів управління.

Під організаційно-економічним забезпеченням функціонування підприємства розуміється сукупність динамічних процедур, форм, методів і засобів управління, використання яких дозволяє сформулювати та реалізувати певну послідовність заходів, спрямованих на стабільне функціонування підприємства, його сталий розвиток у своїй перспективі.

Стан впровадження логістики в діяльність транспортних підприємств характеризується низкою протиріч, а саме: низький рівень зацікавленості керівництва підприємств та співробітників у реалізації підходів і зростання логістичних витрат.

Корективи в діяльність транспортних підприємств внесла війна росії проти України, знищивши частково транспортну інфраструктуру України. Проте, транспортні підприємства продовжують працювати незважаючи на війну. Акцентуємо увагу на діяльність конкретного транспортного підприємства в умовах військового стану в наступному розділі.

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

2.1 Характеристика господарської діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Вантажні перевезення автомобільним транспортом – це найпопулярніший вид перевезень на сьогоднішній день, його зручність очевидна: якщо неможливо доставити вантаж залізницею, морем чи авіацією, то на допомогу приходить автомобіль. Будь-які перевезення всередині континенту можна здійснювати на автомобілі, тому автомобільний транспорт розвинений і затребуваний у сучасному світі.

Товариство з обмеженою відповідальністю «КОМ ТРАНС СЕРВІС» – мале підприємство, що здійснює перевезення вантажів, небезпечних вантажів як по території України, так поза нею, створене 31.10.2018 року.

Таблиця 2.1 – Інформація про місцезнаходження та основні реквізити ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Повна назва підприємства	Товариство з обмеженою відповідальністю «КОМ ТРАНС СЕРВІС»
Скорочена назва підприємства	ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»
Код за ЄДРПОУ	42583544
Місце розташування	18029, Україна, 18029, Черкаська обл., місто Черкаси, вулиця 30 років перемоги, будинок 5/1, офіс 1
Види діяльності за КВЕД	49.41 - Вантажний автомобільний транспорт (основний)
Уставний капітал	1000
Керівник	Лищенко Юрій Петрович
Електронна адреса, телефон	+380678898914

Примітка: систематизовано автором

Підприємство здійснює наступні види діяльності, крім основного:

77.12 - Надання в оренду вантажних автомобілів;

77.11 - Надання в оренду автомобілів і легкових автотранспортних засобів;

45.32 - Роздрібна торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів;

45.31 - Оптова торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів;

45.19 - Торгівля іншими автотранспортними засобами;

45.11 - Торгівля автомобілями та легковими автотранспортними засобами;

52.29 - Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту;

52.24 - Транспортне оброблення вантажів;

46.19 - Діяльність посередників у торгівлі товарами широкого асортименту;

46.75 - Оптова торгівля хімічними продуктами;

45.20 - Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів;

52.21 - Допоміжне обслуговування наземного транспорту.

Відповідно до мети діяльності – задоволення суспільних потреб в вантажних перевезеннях, підприємство здійснює інші види діяльності згідно з класифікацією видів економічної діяльності (затверджених наказом Держспоживстандарту України від 11.10.2010 № 457), що не заборонені чинним законодавством.

Окремі види діяльності здійснюються за умови наявності документу, що надає відповідний дозвіл (ліцензія, патенти, свідоцтво, тощо) на здійснення цього виду діяльності відповідно до чинного законодавства України.

Управління справами підприємства здійснює директор, який призначається на посаду та звільняється з посади розпорядженням по підприємству, відповідно до укладеного із ними трудового договору.

Директор:

- діє без доручення від імені підприємства, представляє його у відносинах з іншими юридичними особами та громадянами, відкриває рахунки в установах банків;

- виступає від імені підприємства перед третіми особами;

- представляє підприємство в інших установах, підприємствах, організаціях та судових органах;

- визначає перспективи розвитку підприємства.

Також директор розпоряджається майном та коштами підприємства в порядку, встановленому законодавством.

ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» здійснює автомобільні вантажні перевезення; на підприємстві залучено до перевізного процесу 15 автомобілів марки MAN TGX різної модифікації, рис. 2.1.



Рис. 2.1 – MAN TGX

Джерело: [звітність підприємства]

ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» не даремно використовує MAN TGX (Trucknology Generation), тому що це великотоннажні вантажні автомобілі, що виробляються компанією MAN і здобули титул «Вантажівка року» з 2008 по 2021 роки.

В роботі підприємство при здійсненні послуг перевезень керується такими нормативними актами:

- «Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом України»;
- Закон України «Про автомобільний транспорт».

Основними документами на перевезення є:

- договір на перевезення; наразі на підприємстві функціонує 6 діючих договорів на довготривалій основі;

- товарно-транспортна накладна (ТТН) – показує результат здійснення перевезення;

- для здійснення міжнародних автомобільних перевезень підприємство повинно надати коносамент CMR – Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (KDPG), в якому містяться всі дані про транспорт: хто перевозить, що перевозиться, яка кількість, куди прямує товар, які документи його супроводжують, коли товар надійшов на митницю тощо;

- книжкою МДП, що використовується для зменшення митного навантаження на кордонах країн: документ, який дає право перевозити вантажі в опломбованих контейнерах і кузовах автомобілів.

Отже, незважаючи на військовий стан, руйнування інфраструктури, ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» продовжує працювати на благо України, крім цього підприємство є роботодавцем та платником податків.

2.2 Складові транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Планування діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» виражається в тому, що:

- кожна з підсистем планування дає свій результат, виходячи із загальної стратегії підприємства; окремий план – це частина плану більш високого підрозділу й підприємства в цілому;
- всі плани – це не просто сукупність, набір документів, а їх взаємопов’язана та узгоджена система.

На малих підприємствах з простою організаційною структурою процес планування здійснюється в залежності від попиту на перевезення і наявних в розпорядження підприємства транспортних засобах.

Погоджуємось з думкою вчених Ляшук О.Л., Плекан У.М., Цьонь О.П., Пиндус Т.Б. про те, що «процес планування включає визначення стратегії й тактики надання послуг перевезення та супутніх послуг, побудову загального плану перевірок діяльності, а також оцінювання обсягу здійснюваного внутрішнього контролю на підприємстві» [26, с. 257].

Проте, Біліченко В.В., Романюк С.О., визначаючи задачі планування діяльності автотранспортного підприємства, роблять акцент на «формування покрокового плану розробки інноваційної стратегії розвитку» [27, с. 90].

Деречинський Ю.Н., Рудавка Н.В., визначаючи сутність планування діяльності автотранспортних підприємств, пов’язують процес планування з стратегічним управлінням діяльністю підприємства, що «полягає у розробці відповідних показників, які відображають зміст соціально-економічних процесів і

дозволяють вчасно корегувати подальші напрямки роботи підприємств» [28, с.49].

Отже, планування діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» має наступні характеристики:

- визначення стратегії і тактики планування послуг;
- розробка стратегії розвитку, зокрема стратегії інноваційного розвитку.

Стратегія і тактика планування послуг ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» залежить від ресурсної бази підприємства, зокрема від кількості авто на балансі підприємства, які відповідають вимогам (умовам) замовника.

Ці умови оцінюють параметри маршруту та обсяги вантажів, що підлягають транспортуванню і можуть бути:

- випадковими через випадковий характер процесу появи попиту;
- постійними через те, що підприємства мають постійних клієнтів.



Рис. 2.2 – Планування діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Джерело: [25-27]

При виборі транспортних засобів та формуванні структури їх парку необхідно зважати на певні групи вантажів, які, з урахування особливостей технології, організації перевезень і вимог до спеціалізації рухомого складу, безпеки транспортування та забезпечення збереження товарів, можуть бути поділені на групи:

- перша група – навалочні та поштучні вантажі, що допускають використання відкритого рухомого складу;
- друга група – вантажі, які потребують використання рефрижераторів та експресної доставки;
- третя група – вантажі, що потребують захисту від атмосферного впливу та використання критого рухомого складу;

- четверта група – великовагові та негабаритні вантажі;
- п'ята група – наливні вантажі;
- шоста група – небезпечні вантажі;
- сьома група вантажі, що потребують супроводження та охорони.

Виходячи з технічних характеристик автомобільного парку ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС», підприємство може забезпечити перевезення вантажів першої, третьої, четвертої, п'ятої і шостої групи.

Для перевезення небезпечних вантажів підприємство має спеціальну ліцензію.

2.3 Аналіз ефективності транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

За характером діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» є комерційним підприємством. Організаційна структура управління зображена на рис. 2.3. У даній структурі присутні одноманітні зв'язки – вертикальні. Дана управлінська система забезпечує формування перспективної, фінансово-успішної організації.

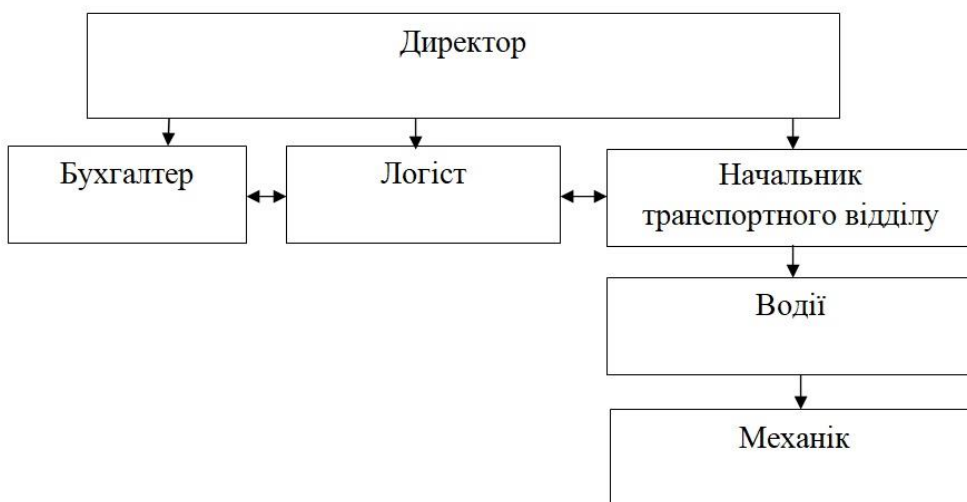


Рис. 2.3 – Організаційна структура ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Джерело: [звітність підприємства]

Для визначення ефективності транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС», взявши до уваги роботу Ложачевської О.М., Заяц О.В. [29], звернемо увагу на фінансову функцію діяльності підприємства, враховуючи розробку стратегії автотранспортного підприємства, рис. 2.4.

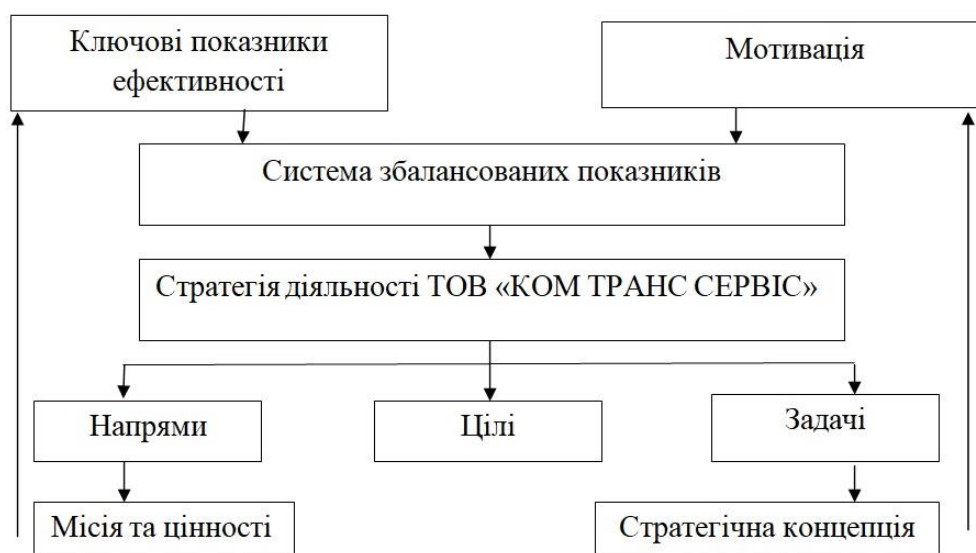


Рис. 2.4 – Стратегія ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Джерело: [29]

Виходячи з Статуту ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС», напрями його діяльності, цілі, задачі місія і цінності прописані, тому залишається визначити мотиваційні пріоритети, показники ефективності для визначення стратегічної концепції діяльності.

Так як створення стратегії діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» пов'язане з мотивацією, тоді розглянемо структуру підприємства і забезпечення кадрами, хоча спочатку потрібно звернути увагу на мотивацію працівників транспортної галузі загалом та розвиток ринку праці.

В роботі Семенчук Т., Гусак О. [30] визначено, що працівник:

- повинен усвідомити завдання, яке поставило перед ним підприємство;
- порівнює винагороду з своїми потребами.

Проте, на думку Ляшенко О.І., Сначова М.П. [31] особливої уваги потребує модель «асоціальної людини» в розрізі мотивації персоналу підприємства, що характеризує поведінку працівників під впливом не тільки економічних факторів, але й почуттям страху перед майбутнім.

Тобто мотивація персоналу ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» повинна базуватись не тільки на економічному задоволенні працівників при виконанні завдань, які перед ним поставило підприємство, але й при порівнянні винагороди з своїми потребами працівник повинен відчувати захищеність, яку надає

підприємство працівникам.

Для більш детального розгляду мотивації персоналу звернемо увагу на організаційну структуру підприємства (див. рис. 2.3).

Для перевезення вантажів ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» використовує власний парк транспортних засобів, а у критичних ситуаціях при значному зростанні обсягів замовлення продукції замовляє послугу у експедиторських компаніях.

На підприємстві середньооблікова чисельність персоналу – 20 чоловік, зміна кількості працівників 2019-2022 роки представлена в табл. 2.2.

Таблиця 2.2 – Зміна кількості працівників ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Категорії працівників	Зміни по роках		
	2019	2020	2022
Загальна кількість	20	18	20
Робітники основної діяльності, з них:			
- водії	15	12	16
- механіки	2	2	1
- логіст	1	2	1
Адміністративно-управлінський персонал	2	2	2

Примітка: систематизовано автором

На підприємстві відбувається зміна кількості працівників і їх структури під впливом зовнішніх факторів і обсягу перевезень.

Підприємство розміщує дані про вакантні посади на платформі rabota.ua і в Черкаському центрі зайнятості.

Крім того, підприємство розглядає можливість залучення нових працівників через програму АТ «КБ «ПРИВАТБАНК» по програмі «Доступні кредити 5-7-9%» за умови створення нових робочих місць. Держава компенсує малому підприємству частку кредитного навантаження в залежності від кількості створених нових робочих місць.

Для автотранспортних підприємств за специфікою їх функціонування, найбільший ефект забезпечує реалізація локальних інновацій, що забезпечує якісне використання ресурсів.

Місія ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» направлена на забезпечення якісними послугами, що задовольняють суспільні і особисті потреби в вантажних

перевезеннях.

Задачею діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» є розробка маршрутів для перевезення вантажів та зменшення витрат на перевезення, тому що перевезення вантажів як вид економічної діяльності потребує трудових, матеріальних і грошових витрат, а всі витрати підприємства, пов'язані з наданням товарів, робіт, послуг, утворюють собівартість продукції.

Так підприємство здійснює перевезення в наступних напрямках, табл. 2.3.

Таблиця 2.3 – Напрямки логістичної діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Назва напрямку	Населенні пункти	Відстань маршруту, км.
Київська область	Київ – Біла Церква – Боярка – Бровари – Фастів – Вишгород – Яготин – Миронівка – Тетіїв – Кагарлик	942
Кіровоградська область	Кропивницький – Олександрія – Знам'янка – Світловодськ – Гайворон – Новоукраїнка – Благовіщенське – Бобринець – Помічна – Долинська	574
Черкаська область	Черкаси – Золотоноша – Умань – Сміла – Звенигородка – Канів – Жашків – Тальне – Монастирище – Городище	561
Полтавська область	Полтава – Кременчук – Миргород – Лубни – Горішні Плавні – Гадяч – Пирятин – Лохвиця – Хорол	1212
Вінницька область	Вінниця – Гайсин – Могилів-Подільський – Бершадь – Бар – Хмільник – Козятин – Тульчин – Калинівка – Жмеринка	1841
Житомирська область	Житомир – Звягель – Бердичів – Овруч – Коростень – Коростишів – Малин – Баранівка	572
Чернігівська область	Чернігів – Козелець – Десна – Гончарівське – Сосниця – Варва – Ріпки – Талалаївка – Короп	568
Тернопільська область	Тернопіль – Козова – Підволочиськ – Гусятин – Вишнівець – Залізці – Микулинці – Дружба	433
Дніпропетровська область	Дніпро – Кривий Ріг – Павлоград – Кам'янськ – Покровське – Нікополь – Покров – Жовті Води – Тернівка – Марганець	1206

Джерело: [згідно даних підприємства]

Маршрути різноманітні за відстанню, часом доставки і особливістю дорожнього сполучення, собівартість кожного напрямку різна, адже витрати варіюються від протяжності рейсу.

Згідно досліджень канадського університету McMaster [32] доведено, що існує кореляційна залежність між фінансовими результатами та місією підприємства, проте, для діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС», за умови чіткого визначення місії підприємства, потрібно визначення фінансових

результатів діяльності підприємства.

Порівняння фактичної величини і структури витрат за кілька періодів дозволяє виявити динаміку і напрямок зміни окремих їх елементів, а також дослідити матеріаломісткість, фондомісткість та собівартість продукції, вплив технічного прогресу на структуру витрат, табл. 2.4.

Таблиця 2.4 – Елементи операційних витрат ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Елементи витрат	2020		2021		2022	
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%
Собівартість реалізованої продукції	-	-	-	-	516	-
Інші операційні витрати	-	-	11582,9	-	27991,3	141
Разом	-	-	-	-	28507,3	

Примітка: дані стосовно елементів операційних витрат за 2020 і частково 2021 рр. відсутні.

Дані табл. 2.4 свідчать, що за структурою витрат у 2022 р. діяльність ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» не мала рис ні трудомісткого, ні матеріаломісткого, ні фондомісткого типу. Це пояснюється специфікою діяльності підприємства, яке є не виробляє продукцію, а надає послуги перевезення. тому більшість витрат (понад 70%) пов'язані з закупівлею паливо-мастильних матеріалів для здійснення послуг перевезення вантажів.

Інформаційною базою для проведення аналізу діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» є форма №1 «Баланс», форма №2 «Звіт про фінансові результати».

ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» не здійснює інвестиційну та фінансову діяльності, тому рух коштів від фінансової та інвестиційної діяльності відсутній.

Прибуток – це частина заново створеної вартості, виробленої і реалізованої, готової до розподілу. Підприємство одержує прибуток після того, як втілена у створеному продукті вартість пройде відповідну стадію обороту і набере грошової форми.

Таблиця 2.5 – Ключові показники ефективності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» за 2020-2022 роки, тис. грн.

Стаття	2020 рік	2021 рік	2022 рік	Абсолютне відхилення		Відносне відхилення, %	
				2021р	2022р	2021р	2022р.
Чистий дохід від реалізації товарів, робіт, послуг	-	12285,9	30967,4	-	+18681,5	-	+150
Собівартість	-	-	-	-	-	-	-

реалізованої продукції							
Чистий прибуток (збиток)	-	576,0	2017,3	-	+1495,3	-	+250
Інші операційні доходи	-	-	-	-	-	-	-
Інші операційні витрати	-	11582,9	27991	-	+16408,1	-	+140
Податок на прибуток від звичайної діяльності	-	126,5	442,8	-	+316,3	-	+250

Джерело: [згідно даних підприємства]

За даними таблиці видно, що у 2022 р. ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» отримало виручки від реалізації продукції на 18681,5 тис. грн. (на 150%) більше порівняно з попереднім роком. Це є позитивним результатом і пов'язано з ефективністю діяльності товариства.

Для наочності наведемо основні фінансові результати діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» за 2021-2022 рр. на рис. 2.5.

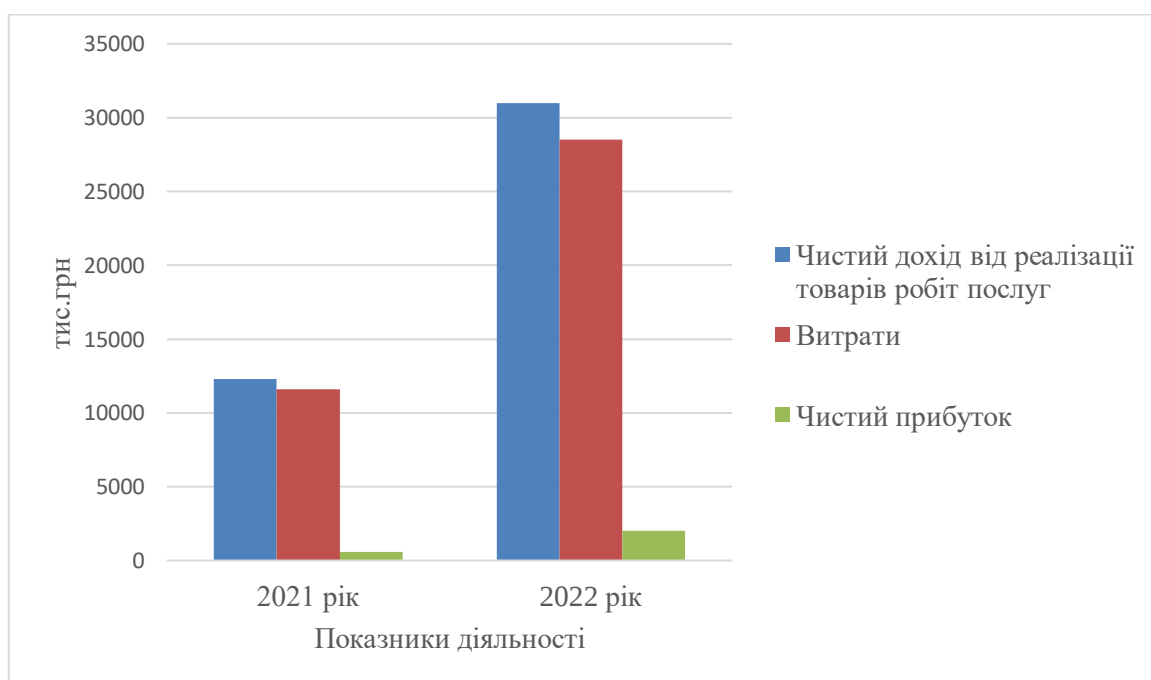


Рис. 2.5 – Динаміка ключових показників ефективності
ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» за 2021-2022 рр.

Джерело: [згідно даних підприємства]

ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» має значні розміри операційних витрат, які пов'язані з умовами розрахунків за перевезення; це значно знижує чистий прибуток підприємства. Так у 2021 р. чистий прибуток товариства склав 576,5 тис. грн., у 2022 р. зріс і становив 2017,3 тис. грн.

Проте, не зважаючи на позитивні тенденції в діяльності підприємства,

спостерігається зменшення кредиторської заборгованості по розрахункам з бюджетом в 2022 році в порівнянні з 2021 роком з 452,9 тис .грн до 130,4. В багатьох фінансових довідниках ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» визнано як ризикового контрагента.

Останнім етапом розгляду показників діяльності підприємства є вибір стратегії, яка враховує наступні вектори розвитку підприємства, сприятливі можливості розвитку підприємства, рис. 2.6.



Рис. 2.6 – Стратегія діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Джерело: [33]

Так як вибір стратегії обмежується внутрішніми і зовнішніми факторами, то оптимальною є маркетингова стратегія для підприємства, яка включає залучення додаткових споживачів, при цьому слід зазначити, що зменшення собівартості перевезення сприяє зменшенню ціни перевезення, а отже і збільшенню споживачів, тому слід розглянути поєднання організаційно-технічної стратегії з маркетинговою.

Отже, проведена оцінка транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» дозволяє зробити наступні висновки:

- підприємство відноситься до малих, основним видом діяльності його є перевезення вантажів, обсяг продукції якого залежить від потреб замовника та наявної у підприємства матеріально-технічної бази (15 авто MAN TGX);

- організаційна структура підприємства проста, загалом на підприємстві працює 20 чоловік, при цьому, щоб покрити плінність кадрів підприємство шукає

працівників через центр зайнятості на сайті rabota.ua; крім того, підприємство зацікавилось проектом від АТ «КБ «ПРИВАТБАНК» по програмі «Доступні кредити 5-7-9%» для збільшення кількості нових робочих місць;

- визначення стратегії діяльності підприємства базується на визначенні ключових показників ефективності, а саме:

- витратами підприємства (зростають на 140% у 2022 році в порівнянні з 2020 роком);

- доходом підприємства (зростає на 150% у 2022 році у порівнянні з 2020 роком);

- чистим прибутком (зростає на 250% у 2022 році в порівнянні з 2020 роком).

Вибравши організаційно-технічну (логістичну) стратегію, підприємство повинно вжити заходів щодо вдосконалення своєї діяльності в напрямку транспортної логістики.

РОЗДІЛ 3

ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ЗАХОДИ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

3.1 Комплекс заходів щодо вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Транспортна логістика відіграє важливу роль у діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС». З метою покращення ефективності транспортної логістики і забезпечення оптимального рівня обслуговування клієнтів, були розроблені та впроваджені організаційно-методичні заходи, рис. 3.1.



Рис. 3.1 – Алгоритм визначення проблем логістичної діяльності ТОВ «КОМ
ТРАНС СЕРВІС»

Примітка: розроблено автором

Першим кроком є детальний аналіз транспортної логістики підприємства, що включає в себе вивчення поточних процесів, ідентифікацію слабких місць, визначення проблемних областей та вимог клієнтів. До ідентифікації слабких місць слід віднести роботу підприємства в різних областях: Київській, Кіровоградській, Черкаській, Полтавській, Вінницькій, Житомирській, Чернігівській, Тернопільській, Дніпропетровській, що зумовлює велику протяжність маршрутів від 574 км. до 1841 км.. Тому, визначення стратегії

вдосконалення транспортної логістики, що базується на удосконаленні таких процесів: управління запасами, маршрутизація, вантажні операції, служба доставки та інші, що дасть змогу знизити зайві витрати, оптимізувати час доставки та покращити якість обслуговування. Запропоновано проведення організаційно-методичних заходів, а саме:

- застосування інформаційних технологій;
- навчання та розвиток персоналу, що дозволить підвищити професійну кваліфікацію співробітників та забезпечити виконання оптимальних практик управління логістичною діяльністю підприємства.

Проте, хочеться зауважити, враховуючи системний підхід, що вирішення проблем мають тенденцію до відстежування результатів, виявлення відхилень та вчасного внесення корективів.

На думку багатьох спеціалістів, застосування інформаційних технологій, діджиталізація роботи підприємства – це нова концепція, яка спроможна підтримувати транспортну галузь у плануванні маршрутної мережі для підвищення її ефективності та мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище.

У відповідь на це питання склалась мурашина логістика, адже ідея мурашиного алгоритму полягає в моделюванні поведінки споріднених мурах, їх здатності швидко знаходити найкоротший шлях від мурашника до джерела харчування і адаптації до мінливих навколишніх умов, знаходячи новий найкоротший шлях. Приклад мурашиного алгоритму приведено на рис. 3.2.



Рис. 3.2 – Приклад мурашиної логістики

Джерело: [34]

Історично так склалася, що мурашині алгоритми почали досліджуватись європейськими вченими в середині 90-х.

На сьогоднішній день вже досягнуто хороших результатів з оптимізації таких складних комбінаторних проблем, як проблема комівояжера, завдання на оптимізацію маршруту вантажівки, завдання на графічне розфарбовування, квадратична задача призначення, задача оптимізації мережевого графа, завдання календарного планування та багато інших.

Розглянемо особливості застосування мурашиної логістики в різних сферах.



Рис. 3.3 – Застосування мурашиної логістики в різних сферах

Примітка: розроблено автором

Особливо ефективний мурашиний алгоритм для динамічної оптимізації розподілених процесів нестационарних систем, наприклад, маршрутизація в логістиці і телекомунікаціях.

Таблиця 3.1 – Теоретичні підходи до визначення поняття «мурашина логістика»

Автор (и)	Мурашина логістика
Савченко Л.А. [34]	З точки зору економічної теорії, поняття транспортної логістики розглядається як планування оптимальних маршрутів вантажоперевезень з мінімізацією витрат, що є особливо актуальним для торгових компаній, щодня доставляють продукцію покупцям
Чучка І.М. [35]	Накопичення транспортно-логістичних ресурсів в інформаційній мережі створює віртуальні логістичні центри
Барабашов І.А. [36]	Логістика розглядається як інформаційне забезпечення руху матеріального потоку. По мірі поширення в ділову практику логістичного забезпечення у все в більший мірі стала відчуватися необхідність в розвитку і впровадження в практику маркетингових складових інтерактивного забезпечення.

Примітка: систематизовано автором

Все вищезазначене стверджує про те, що в умовах військового стану використання мурашиної логістики є досить актуальним, адже функціонуюча система постачання може бути порушена в результаті екстремальних подій і доставка замовлень споживачеві здійснюється з порушенням існуючої логістичної

системи.

Завдання при використанні мурашиної логістики:

- визначення оптимального маршруту;
- розрахунок оптимального графіку руху транспорту;
- визначення оптимального обсягу постачання.

Зараз існує багато різних сервісів оптимізації маршрутів: карти, за допомогою яких можна прокладати маршрути; системи управління спеціальним транспортом; онлайн посібники – все це допомагає в логістичній діяльності транспортних підприємств. Проте, передовою технологією вітчизняного розробника є програмне забезпечення «мурашина логістика», що має ряд переваг, а саме:

- зрозумілий інтерфейс;
- можливість будь-якому користувачеві комп'ютера розраховувати маршрути доставки;
- програма легко інтегрується з бухгалтерськими системами клієнта.

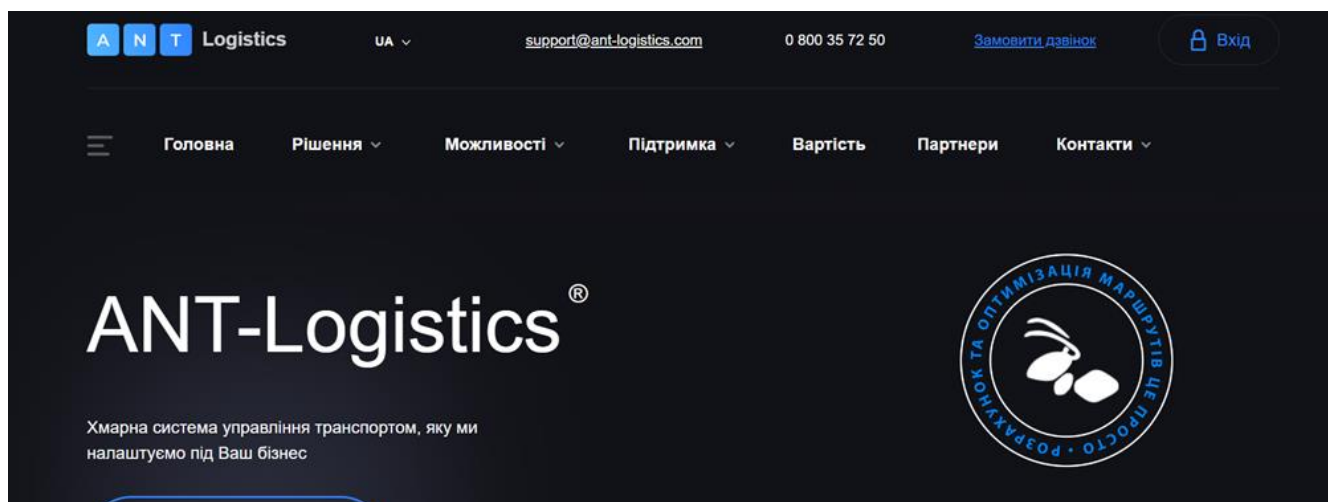


Рис. 3.4 – Інтерфейс програми «мурашина логістика»

Джерело: [https://ant-logistics.com/uk/main.html]

Основні напрямки вдосконалення транспортної логістики на основі «мурашиної логістики», табл. 3.2.

Таблиця 3.2 – Основні напрямки вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Напрямок	Дії	Характеристика
Управління запасами	Раціональне планування та контроль запасів товарів.	Забезпечує оптимальне використання складських приміщень, зниження витрат на утримання запасів та уникнення браку або затримок у постачанні.
Маршрутизація	Визначення оптимальних маршрутів доставки	Дозволяє зменшити витрати на паливо, скоротити час доставки та підвищити ефективність використання транспортних засобів
Управління транспортними засобами	Ефективне планування та контроль за використанням автопарку	Ремонт та обслуговування транспортних засобів дозволяє підтримувати їх у готовності до роботи та забезпечувати безперебійну доставку

Примітка: розроблено автором

Розглянемо вартість реалізації комплексу заходів щодо вдосконалення транспортної логістики в ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС», що надають значну конкурентну перевагу та сприяють успішності на ринку.

Таблиця 3.3 – Вартість впровадження програми «мурашина логістика»

Назва пакету послуг	Вартість пакету за місяць	Характеристики
Базовий	400	від 1 машини на маршруті; необмежено точок в маршруті; мобільний додаток; відслідковування через GPS; імпорт/експорт файлів інтеграції: CRM, SMS; обмін даними; прогноз заторів; online підтримка
Розширений	600	від 6 машин/маршрутів; необмежено точок в маршруті мобільний додаток; відслідковування через GPS; імпорт/експорт файлів; інтеграції: CRM, SMS; API для обміну даними; прогноз заторів; графічні DashBoards; контроль температури; події та сповіщення; контроль доставки; пріоритет в доопрацюваннях; виділений оператор підтримки

Корпоративний	індивідуально для кожного контрагента	увесь функціонал пакету – розширений: індивідуальний тарифний план, персональна підтримка
---------------	---------------------------------------	---

Джерело: [https://ant-logistics.com/uk/main.html]

Отже, вартість даного програмного забезпечення невисока, тому впровадження даного програмного продукту забезпечить, з одного боку, розрахунок оптимальних маршрутів, з іншого – дозволить провести контроль за виконанням маршрутів, рис. 3.5.

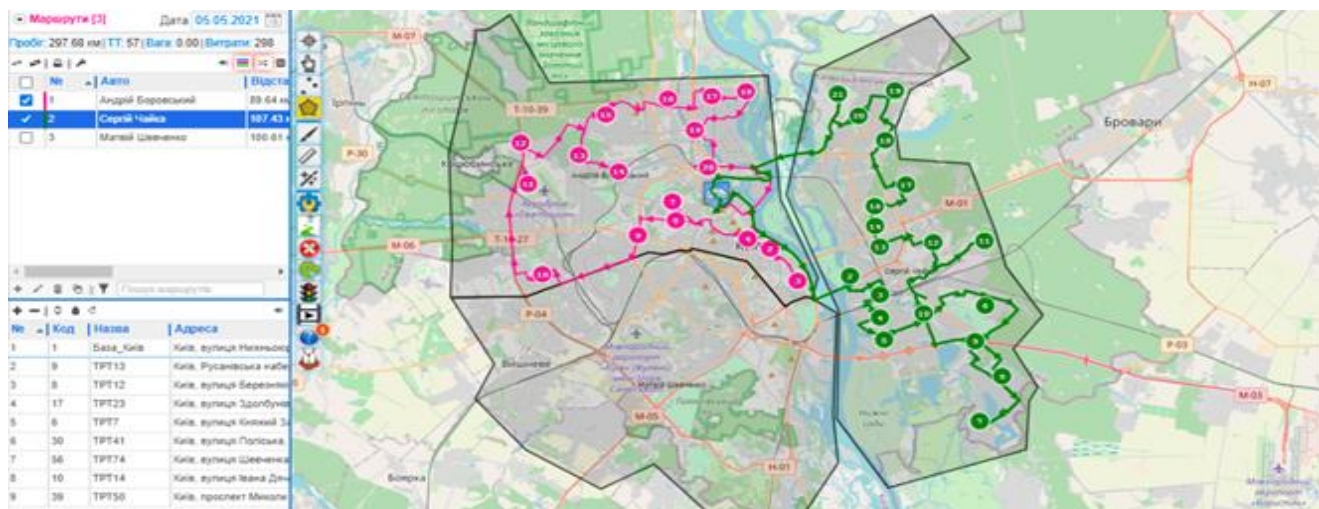


Рис. 3.5 – Приклад роботи програми «мурашина логістика»

Джерело: [https://ant-logistics.com/uk/main.html]

За допомогою програми «мурашина логістика» користувач зможе автоматизувати транспортну систему, а саме: оптимальне планування маршруту, моніторинг маршруту, повний контроль видаткової частини, планово-поточний аналіз.

Якщо робити ручний маршрут, це вимагає значних витрат часу та відмінного знання місцевості, проте, за допомогою сервісу складання транспортних маршрутів займає всього кілька хвилин і не вимагає спеціальних навичок.

Отже, провадження комплексу заходів щодо вдосконалення транспортної логістики на основі «мурашиної логістики» в ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» дозволило досягти позитивних результатів і покращити ефективність логістичних процесів компанії. Нижче наведені основні висновки:

- застосування сучасних інформаційних систем та технологій дозволило автоматизувати процеси управління транспортною логістикою, що призвело до збільшення швидкості та точності обробки даних і покращення комунікації між

різними відділами та партнерами.

- оптимізація маршрутів та планування доставки дозволила зменшити витрати на паливо, скоротити час доставки та забезпечити більш ефективне використання транспортних ресурсів.

- співпраця з постачальниками та партнерами стала більш координаційною та ефективною завдяки обміну даними, спільному плануванню та взаємному врахуванню інтересів; це дозволило забезпечити більш гладкий та безперебійний потік товарів і послуг.

В цілому, комплекс заходів щодо вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» сприяє поліпшенню продуктивності, зниженню витрат, підвищенню якості обслуговування та задоволеності клієнтів. Ці заходи є важливим елементом стратегії розвитку підприємства і сприяють зміцненню його конкурентних позицій на ринку.

3.2 Стратегія вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Провівши оцінку поточного стану транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС», визначено, що для покращення діяльності підприємства потрібне впровадження комплексу заходів, а саме впровадження інформаційного забезпечення «мурашина логістика», що сприяє досягненню стратегічних цілей підприємства, а саме функціонування підприємства в мінливих умовах зовнішнього середовища, застосування SMART-принципів своєї роботи, рис. 3.6.



Рис. 3.6 – Етапи розробки стратегії ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

Примітка: розроблено автором

На основі визначених стратегічних цілей, а саме зростання кількості постійних контрактів, що приведе до збільшення доходів підприємства та мінімізації логістичних витрат з допомогою програмного забезпечення «мурашина логістика», підприємством розроблено конкретну стратегію [38]:

- на задоволення потреб споживачів;
- на задоволення потреб організатора логістичного ланцюга;
- на задоволення потреб власника ресурсів;
- на узгодження потреб всіх учасників.

Отже, підприємство самостійно повинно вибрати стратегію діяльності, що дозволить здійснити планову реалізацію заходів щодо вдосконалення транспортної логістики. Це може включати навчання персоналу, інвестиції в нові технології та інфраструктуру, а також зміни в організаційній структурі. На підприємстві постійно повинен проводитись моніторинг та оцінка результатів: що дозволить ввести корективи і забезпечити постійне покращення транспортної логістики підприємства, на основі забезпечення ефективного та оптимізованого руху товарів та послуг, зниження витрат, підвищення задоволеності клієнтів ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС».

3.3 Оцінка ефективності стратегії вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»

У контексті стратегії вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» можуть бути використані різні моделі та підходи, спрямовані на оптимізацію та покращення логістичних процесів. Нижче наведені деякі з них:

1. Модель «Just-in-Time» (JIT): ця модель передбачає організацію логістичних процесів таким чином, щоб доставки матеріалів та товарів відбувалися без затримок, саме вчасно для виробництва або задоволення попиту клієнтів; вона дозволяє зменшити запаси, збільшити ефективність транспортування та покращити точність попиту.

2. Модель «Lean Logistics»: цей підхід зосереджений на ефективності та усуненні зайвих витрат у логістичних процесах; він базується на використанні

методологій Lean, таких як «Just-in-Time», «Kaizen» та «5S», з метою зниження затрат, оптимізації робочих процесів та видалення «втрат» з логістичних ланцюжків.

3. Модель Supply Chain Management (SCM): SCM модель передбачає інтеграцію всіх етапів постачання, виробництва та розподілу, що дозволяє краще управляти матеріальними потоками, зменшувати запаси та оптимізувати розподіл товарів до кінцевих споживачів.

4. Модель Key Performance Indicators (KPI): використання KPI дозволяє вимірювати та контролювати результати впровадження стратегії вдосконалення транспортної логістики; це можуть бути показники, такі як швидкість доставки, використання транспортних засобів, точність запасів та інші параметри, що допомагають оцінити ефективність транспортної логістики та виявити можливість покращень.

Використання відповідних моделей та підходів допоможе ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» розробити та реалізувати стратегію вдосконалення транспортної логістики, спрямовану на забезпечення ефективного управління логістичними процесами, підвищення якості обслуговування та зниження витрат.

Проведемо порівняння моделей, рис. 3.7.

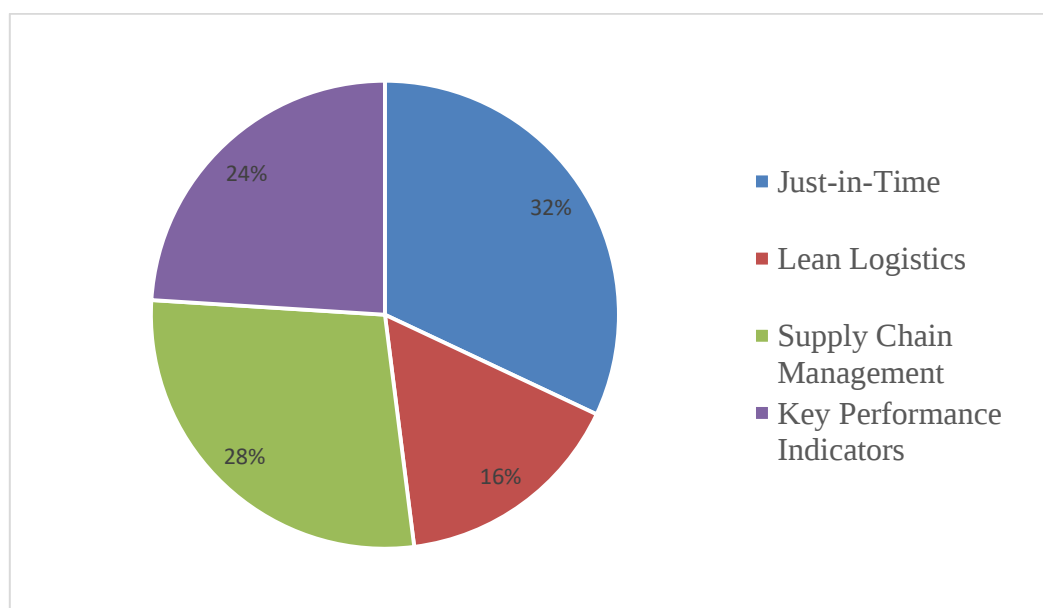


Рис. 3.7 – Оцінка популярності логістичних моделей діяльності підприємств

Джерело: [пошукач Google]

На основі розгляду робіт в мережі Інтернет українських вчених, складено

оцінку популярності логістичних моделей, найбільш популярною є модель «Just-in-Time», проте, логістична модель діяльності підприємства залежить від виду економічної діяльності самого підприємства, його величини та ресурсів, які витрачає підприємство на свою логістичну діяльність.

У контексті стратегії вдосконалення транспортної логістики, розглянемо порівняння двох моделей: моделі «Just-in-Time» (JIT) та моделі Supply Chain Management (SCM).

Модель «Just-in-Time» (JIT):

- орієнтована на доставку товарів саме вчасно, без затримок, для задоволення потреб виробництва або попиту клієнтів;

- основна ідея полягає в зменшенні запасів, що дозволяє знизити витрати на зберігання та уникнути непотрібних запасів;

- покращує точність попиту та зменшує відсоток бракованих товарів, оскільки поставки здійснюються в точній кількості та вчасно.

Модель Supply Chain Management (SCM):

- орієнтована на інтеграцію всіх етапів постачання, виробництва та розподілу товарів;

- покращує координацію та співпрацю між різними ланками логістичного ланцюжка;

- дозволяє ефективніше управляти матеріальними потоками, зменшувати запаси та оптимізувати розподіл товарів до кінцевих споживачів;

- дає можливість більш точно прогнозувати попит, уникати перепродукції або недопродукції товарів.

Порівнюючи ці дві моделі, можна зазначити, що для ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС»:

- модель JIT спрямована на мінімізацію запасів та оптимізацію поставок, в той час як модель SCM покликана забезпечити інтеграцію та координацію всього логістичного ланцюжка;

- JIT модель може бути більш підходящою для компаній зі стабільним попитом та короткими циклами виробництва, тоді як SCM модель більш корисна

для комплексних ланцюжків постачання та складних попитових моделей;

- обидві моделі спрямовані на покращення ефективності та економії витрат, але засоби досягнення цих цілей можуть відрізнятися.

При виборі моделі для стратегії вдосконалення транспортної логістики ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» варто врахувати особливості підприємства, а саме те, що це транспортне підприємство і основним критерієм його роботи є забезпечення координації всього логістичного ланцюжка, тому підприємство повинно орієнтуватись на модель Supply Chain Management (SCM).

Отже, поліпшення логістики транспортного підприємства має значний вплив на його діяльність і є стратегічним рішенням управління ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС», що має структуровану і систематичну основу для управління якістю логістичних, процесів та послуг, а також сприяє досягненню поставлених цілей і задоволенню потреб споживачів.

Орієнтація на клієнта та мінімізацію витрат за допомогою впровадження інформаційних технологій в діяльність підприємства є одним з принципів моделі Supply Chain Management (SCM), що дозволяє підприємству активно враховувати вимоги та очікування клієнтів при прийнятті управлінських рішень. Це допомагає створити послуги, які відповідають потребам ринку та забезпечують задоволення клієнтів.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1 Технічні рішення щодо безпечної експлуатації об'єкта

У сфері автомобільного транспорту діють закони України «Про дорожній рух», «Про транспорти», «Про автомобільний транспорт» та інші нормативно-правові акти, що стосуються безпеки дорожнього руху.

Найбільш резонансними є випадки дорожньо-транспортних пригод на підприємствах, внаслідок яких гинуть або травмуються працівники підприємств.

Керівники автотранспортних підприємств, зокрема ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС», повинні дотримуватись наступних правил:

- власники (користувачі) автомобілів, що використовуються для перевезення вантажів, повинні забезпечити їх зберігання у спеціально облаштованих приміщеннях, гаражах, майданчиках, стоянках, обладнаних засобами безпеки;
- забороняється зберігати автотранспорт у населених пунктах поза спеціально облаштованими для цього місцями;
- відповідно до правил охорони праці на автомобільному транспорті, порядок розташування транспортних засобів встановлюється роботодавцем;
- транспортні засоби можуть зберігатися в опалювальних і неопалюваних приміщеннях або в спеціально облаштованих приміщеннях (місцях).

Тому територія, виробничі та допоміжні приміщення, майданчики та місця зберігання транспортних засобів, споруд повинні відповідати діючим будівельним, санітарним і протипожежним нормам.

Територія ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» огорожена, освітлюється в нічний час і постійно підтримується чистота і порядок. вимоги до оглядових траншей і пасажирських, пунктів технічного контролю, входів і виходів.

Територія підприємства має опалення та вентиляцію, освітлення та електробезпеку, санітарно-побутові приміщення.

Зберігання транспортних засобів, які використовуються для перевезення вантажів, поза встановленими місцями стоянки, є адміністративним

правопорушенням і тягне за собою накладення штрафу (ч. 8 ст. 1331 КК України).

Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 № 974 затверджено порядок проведення автомобільними перевізниками перевірки технічного стану транспортних засобів, яким передбачено, що:

- технічний стан колісного транспортного засобу (КТЗ) перевіряється персоналом, який має відповідний рівень професійної кваліфікації для виконуваних робіт;

- персонал, який перевіряє КТЗ, повинен знати особливості його конструкції;
- водій відповідного транспортного засобу перед виїздом на дорогу та під час транспортування перевіряє технічний стан його вузлів і систем;

- перевізник визначає персонал, який перевіряє технічний стан автомобіля.

Перед тим, як пустити транспортний засіб на маршрут, він повинен пройти техогляд. Працівники підприємств, відповідальні за експлуатацію та технічний стан транспортних засобів, зобов'язані забезпечити належний технічний стан транспортних засобів.

Крім того, ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» зобов'язане проводити обов'язковий технічний огляд транспортних засобів відповідно до порядку проведення обов'язкового технічного огляду та обсягу перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та мати зразок протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 р. 137, а саме:

- гальмівна та рульова системи;
- зовнішні освітлювальні прилади;
- пневматичні шини та диски;
- скло пропускає світло;
- двигун і його система;
- обладнання для газових балонів (за наявності), інші елементи, безпосередньо пов'язані з безпекою дорожнього руху та охороною навколишнього середовища.

4.2 Гігієна праці та виробнича санітарія на об'єкті

Складовими охорони праці є трудове законодавство, виробнича санітарія та безпека використання різноманітних технічних засобів у виробничих процесах, у тому числі пожежо- та вибухобезпека.

Відповідно до ст. 30 Закону України «Про автомобільний транспорт» автомобільне підприємство, що здійснює перевезення вантажів, зобов'язане забезпечити:

- періодичні передрейсні та післярейсні медичні огляди водіїв автотранспортних засобів;
- складання правильного логістичного маршруту та планування робочого дня водія, особливості регламентації робочого дня та часу відпочинку водія;
- навчання та перевірка знань.

Для здійснення медичного контролю водійських послуг та їх відновлення підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності та господарювання:

- при чисельності водіїв понад 100 створюються спеціалізовані відомчі, фельдшерсько-санітарні посади, медико-санітарні частини, поліклінічні дільниці та санітарні частини;
- при чисельності водіїв менше 100 осіб – договори на їх медичне обслуговування укладаються з територіальними медичними закладами (ст. 46 Закону України «Про дорожній рух»).

Відповідно до спільного наказу МОЗ України та МВС України від 31.03.2013 р. № 65/80 «Про затвердження положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів», водії середніх транспортних засобів підприємств підлягають періодичному медичному огляду до та після поїздки до установ, організацій, що здійснюють перевезення транспортних засобів, людей і товарів.

Перевезення водієм, який не пройшов черговий попередній медичний огляд водіїв транспортних засобів, тягне за собою накладення адміністративного штрафу (ч. 9 ст. 1331 ККУ).

Розглянемо особливості регламентації робочого часу та часу відпочинку водіїв. Порядок його звітності встановлено Положенням про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 06.07.2010 р. №340.

Нормальна тривалість робочого часу водіїв не повинна перевищувати 40 годин. на тиждень.

Якщо встановлена для водіїв щоденна (тижнева) тривалість режиму роботи не може бути дотримана відповідно до умов праці, допускається вводити накопичувальний облік робочого часу з таким розрахунком, щоб тривалість робочого часу у звітному періоді не враховувалася, якщо буде помічено, що кількість робочих годин перевищує нормальну.

При обчисленні робочого часу водія нормальна тривалість робочого дня (зміни) не може перевищувати 10 годин.

Порушення встановленого режиму праці та відпочинку водіїв тягне за собою накладення штрафу на водіїв та для посадових осіб, громадян – суб'єктів господарської діяльності (ст. 6 ст. 1331 КПК).

Оскільки посади з управління наземним транспортом включені до переліку посад, що потребують професійного добору, водії щорічно проходять спеціальне навчання та перевірку знань за відповідним ПНП. Пунктом 1.3 розділу і Положення про охорону праці на автомобільному транспорті (НПАОП 0.00-1.61-12) передбачено, що навчання і перевірка знань з охорони праці працівників, які організовують або виконують роботи на автомобільному транспорті, здійснюється в відповідно до положень вимог типових правил порядку проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці (НПАОП 0.00-4.12-05).

Керуючись пунктом 4.1 НПАОП 0.00-4.12-05, водій транспортного засобу щорічно проходить спеціальне навчання та перевірку знань відповідних нормативно-правових актів з охорони праці. Результат перевірки знань з охорони праці оформляється протоколом засідання комісії з перевірки знань з охорони праці.

Водії отримують інформацію:

- з безпеки руху (ініціативний, первинний, передрейсовий (цільовий);
- періодичні (повторювані);
- позапланові (спеціальні);
- з питань охорони праці та протипожежних інструктажів.

Протипожежні інструктажі проводяться:

- ознайомлювальний: проводиться з водіями, прийнятими на постійну або тимчасову роботу, незалежно від їх досвіду, кваліфікації, виду та характеристик транспорту, а також моделі автомобіля, на якому вони працюватимуть;
- первинний: проводиться на робочому місці перед початком роботи водієм, прийнятим на підприємство за трудовим договором;
- передрейсовий (цільовий): проводиться перед виїздом на лінію (маршрут) з водіями комерційного транспорту, які вперше беруть участь у перевезенні вантажів на великі відстані або беруть участь у ліквідації наслідків або стихійні лиха; катастрофи;
- періодичні (повторні): проводяться з метою систематичного та обов'язкового ознайомлення водіїв підприємства з інформацією щодо безпечного водіння.

Роботи на маршруті, а також при переході до роботи в осінньо-зимовий та весняно-літній періоди;

- позаплановий (спеціальний): проводиться з водіями підприємства в разі зафіксованого порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, що могло стати причиною ДТП, появи небезпечних місць і ділянок на лінії (маршруті), можливості настання особливо складних метеорологічних чи дорожніх умов, а також при необхідності доведення до водіїв наказів, які надійшли від органів державної влади.

З метою зменшення кількості ДТП на дорогах, суб'єкти господарювання, які здійснюють вантажні перевезення, зокрема ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» та водії підприємства мають дотримуватися вимог законодавства про автомобільний транспорт, Правил дорожнього руху, порядку зберігання транспортних засобів, щоденного контролю за виїздом вантажних автомобілів на маршрути,

проходженням водіями медичного огляду, інструктажів та інше.

4.3 Організація пожежної безпеки на об'єкті

Підприємства, які використовують транспортні засоби в своїй господарській діяльності для надання послуг перевезення вантажів, зокрема ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС», мають забезпечити їх правильне зберігання.

Пожежна безпека підприємства забезпечується проведенням організаційних, технічних та інших заходів, спрямованих на запобігання пожежам, убезпечення людей та зниження можливих майнових втрат. Організація заходів з пожежної безпеки покладається на керівників або уповноважених ними осіб.

Основними причинами загорянь на автотранспорті є:

- порушення герметизації комунікацій і загоряння пального та електромережі при контактуванні з поверхнями, що мають високі робочі температури (вихлопні колектори, глушники, опалювачі);
- займання палива в результаті потрапляння іскри, що виникла при ударі сталей деталей, при пошкодженні кузова автомобіля в момент аварії;
- займання палива від потрапляння іскри розряду статичної електрики;
- займання горючих конструктивних матеріалів і палива через несправності електрообладнання (коротке замикання, порушені контакти тощо);
- займання горючих конструктивних матеріалів і палива від дії відкритого вогню (зварювальні роботи, розігрів вузлів автомобіля в зимовий період, куріння тощо);
- причиною виникнення пожежі можуть бути несправності в системах автомобілів, особливо в таких як система живлення і запалювання.

Тому водії повинні уважно стежити, щоб паливні баки не підтікали, а в автомобілях, що стоять в гаражах, вони були повністю заправлені. Слід пам'ятати, що заповнений паливний бак менш вибухонебезпечний, ніж той, в якому частина ємності заповнена сумішшю парів бензину й повітря. Горловини баків необхідно щільно закривати.

Електрообладнання автомобілів потрібно утримувати в технічно справному

стані. Іскріння контактів, яке може призвести до загоряння, треба негайно усувати. Особливу увагу слід приділяти стану ізоляції електропроводів, справності приладів запалювання, освітлення й сигналізації.

Заходи безпеки:

- під час огляду й усунення несправностей у двигунах, коробках передач та інших агрегатах, замірюванні рівня масла і палива в баках не можна користуватися сірниками або іншими джерелами відкритого вогню; для цього є переносні електричні лампи, захищені металевою сіткою; акумуляторні батареї треба знімати з автомобілів дуже обережно, щоб у момент від'єднання проводів не виникло іскріння; всі струмопровідні з'єднання слід захищати від випадкового потрапляння на них металевих предметів та інших струмопровідних матеріалів;

- біля місць встановлення автомобілів водії та інші працівники гаража не повинні мити руки в бензині або гасі, прати в них одяг, протирати ними кузови або чистити деталі, механізми та агрегати; розлиті масло, бензин, гас та інші легкозаймисті пожежонебезпечні рідини необхідно засипати піском, збирати й виносити в безпечне місце за межі гаража;

- забороняється залишати в приміщеннях, на двигунах, у кабінах та інших місцях промаслені ганчірки; адже вони можуть легко спалахнути й спричинити пожежу; їх необхідно складати в металеві ящики з кришками, які щільно закриваються, і після закінчення роботи виносити в безпечне місце;

- на закритих і відкритих стоянках автомобілів забороняється зберігати легкозаймисті й горючі рідини, зливати й переливати пальне, тримати в кузовах автомобілів або в приміщеннях вогнеонебезпечні вантажі, речовини й матеріали, захаращувати проїзд, ворота й проходи;

- у гаражах та у господарствах повинні бути заздалегідь розроблені плани безпечної й швидкої евакуації автомобілів на випадок виникнення пожежі або аварії; ці плани кожні 6 місяців потрібно вивчати з бригадами робітників і водіями; поряд з цим у кожному гаражі повинні бути відповідальні чергові, які забезпечують охорону, а в разі необхідності й евакуацію автомобілів.

Дії водія на випадок пожежі:

- при загорянні автомобіля в дорозі водій повинен негайно вимкнути запалення, з'їхати на узбіччя та зупинити автомобіль; після зупинки транспортного засобу забезпечити швидку евакуацію пасажирів; для повільнішого розвитку пожежі й ефективного гасіння її ліквідація може бути почата одночасно з евакуацією пасажирів при відкриванні всіх дверей;

- гасіння пожежі необхідно починати з палаючого пролитого під автомобілем пального; перед початком гасіння в підкапотному просторі водій повинен не забути відкрити замки капота; гасіння тут необхідно починати одночасно з відкриттям капота, оскільки інтенсивність горіння при його відкриванні посилюється;

- успіх гасіння палаючого автомобіля залежить від оперативних дій водія; він повинен знати час безперервної роботи вогнегасника, який вказано в паспорті;

- вогнегасники мають запірнопускові пристрої, які дозволяють зупинити подачу вогнегасної речовини; це покращує тактику гасіння декількох осередків в різних місцях автомобіля чи повторних загорянь в одному місці;

- найбільший ефект досягається при гасінні одночасним використанням декількох вогнегасників (групою водіїв), а також якщо одночасно залучаються підсобні засоби: сніг, пісок, кошма тощо; гасити вогонь необхідно з навітряної сторони, направляючи струмінь із вогнегасника на поверхню, що горить, а не на полум'я; при гасінні палива, що витікає, необхідно подавати заряд знизу вверх; для водія небезпечно гасити вогонь в забрудненому одязі (промаслений, просочений парами пального) і якщо його руки змочені пальним;

- в разі загоряння автомобіля важливо підібрати відповідний вогнегасник; насамперед потрібно відмовитися від таких, які призначені для гасіння водою, оскільки ні бензин, ні масло, котрі є основними горючими матеріалами в автомобілі, вони не погасять; не підійде й пінний вогнегасник, тому що піна може призвести до короткого замикання в електронних приладах сучасного автомобіля.

- найчастіше застосовують порошкові, які гасять полум'я за допомогою порошку, що викидається під тиском; щоб погасити вогонь, порошок скеровують в його нижню частину, внаслідок чого перекривається доступ кисню;

- порошкові вогнегасники поділяють на два види: перший – вогнегасники, наповнені газом для викидання порошку, та другий – вогнегасники з окремим балоном, наповненим газом – витискувачем;

- крім порошкових застосовують також вуглекислотні вогнегасники; дія їх полягає в тому, що з них подають під високим тиском вуглекислоту, яка заміщує повітря навколо вогню; застосовувати ці вогнегасники слід з винятковою обережністю: по-перше, струмінь вуглекислоти має дуже низьку температуру й у разі потрапляння на нічим не захищені ділянки тіла може спричинити обмороження; по-друге, за концентрації 10 % вуглекислоти в повітрі паралізуються органи дихання, а перевищення цієї кількості призводить до трагічних наслідків;

- купувати вогнегасник треба в спеціалізованому магазині або підприємстві, не забуваючи отримати належні документи на нього, зокрема сертифікат відповідності та якості продукції;

- тип і кількість вогнегасників мають відповідати встановленим нормам; вогнегасники, якими забезпечують транспортні засоби, повинні бути сертифікованими в Україні відповідно до вимог законодавства.

Отже, дотримуючись вищезазначених заходів, ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» уникне порушення трудової дисципліни, пожежної безпеки і гігієни праці, що призведе до нормального функціонування підприємства без форс-мажорних обставин.

ВИСНОВКИ

Визначення стратегії вдосконалення організаційно-економічного забезпечення ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» є важливим кроком для досягнення конкурентної переваги та покращення продуктивності підприємства. На основі проведеного аналізу логістичної діяльності були виявлені проблемні зони та можливості для вдосконалення:

- під організаційно-економічним забезпеченням функціонування підприємства розуміється сукупність динамічних процедур, форм, методів і засобів управління, використання яких дозволяє сформувати та реалізувати певну послідовність заходів, спрямованих на стабільне функціонування підприємства, його сталий розвиток у своїй перспективі;

- підприємство відноситься до малих, основним видом діяльності його є перевезення вантажів, обсяг продукції якого залежить від потреб замовника та наявної у підприємства матеріально-технічної бази (15 авто MAN TGX);

- організаційна структура підприємства проста, загалом на підприємстві працює 20 працівників, при цьому щоб покрити плінність кадрів, підприємство шукає працівників через центр зайнятості на сайті rabota.ua;

- стан провадження логістичної діяльності ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» визначено низкою протиріч, а саме: низький рівень зацікавленості керівництва підприємств та співробітників у реалізації підходів автоматизації рутинних процесів та зростання логістичних витрат;

- важливим етапом у стратегії було визначення стратегічних цілей та пріоритетів; це допомогло зосередитися на ключових процесах, які мають найбільший вплив на стратегічні цілі компанії, а саме визначено, що для автоматизації рутинних процесів буде доцільне використання програмного забезпечення «мурашина логістика»; ці кроки сприяли покращенню організаційно-економічного забезпечення ТОВ «КОМ ТРАНС СЕРВІС» на основі логістичної моделі Supply Chain Management (SCM).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Шептура О.О., Дядик Л.С. Задачі управління транспортним забезпеченням підприємства//<http://dspace.nbuu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/57749/42-Sheptura.pdf?sequence=1>
2. Закон України «Про транспорт»
3. Іртищева І.О., Обозна А.О. Особливості управління логістичною діяльністю на транспортному підприємстві//
http://business-navigator.ks.ua/journals/2014/33_2014/33_2014.pdf#page=224
4. Гуторов О.І., Прозорова Н.В. Транспортна логістика сільськогосподарських підприємств// <https://core.ac.uk/download/pdf/14714123.pdf>
5. Мороз М.М., Труніна І. М., Мороз О. В. Оптимізація логістичної діяльності переробного підприємства//
<http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2021/280-281/page.php?id=abstract/ukr/63-69>
6. Нечай О.О. Актуальність впровадження логістичних систем у виробничо-господарську діяльність підприємств// http://www.irbis-nbuu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuu/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILE=&2_S21STR=efek_2014_3_31
7. Єлагін Ю.В., Обруч Г.В. Перспективи розвитку транспортної логістики на підприємствах залізничного транспорту//
http://www.irbis-nbuu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuu/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILE=&2_S21STR=Vetp_2014_48_24
8. Макаренко М.В. Особливості управління логістичними системами підприємств. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки*. 2018. Вип. 36. С. 73-80. –
Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VPDTU_ek_2018_36_12
9. Тюріна Н.М. Маркетинг-логістична концепція управління підприємством//
http://elar.khmnu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/410/1/2.1_6.pdf

10. Соколова Л.В., Аль Фахор Ескндер Сулеман Салти Визначення внутрішнього середовища підприємства та оцінка його стабільності// <https://openarchive.nure.ua/server/api/core/bitstreams/3363e5d5-2f80-462f-bdc5-2f2b597f0d8a/content>

11. Шматько Н.М. Закономірності процесу здійснення організаційних змін у структурі управління підприємством// <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/178764>

12. Лакіза В.В. Сутність та значення економічної безпеки підприємства. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2015. Вип. 25.5. С. 269-275. –
Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvnltu_2015_25.5_47

13. Трушкіна Н.В., Кітріш К.Ю. Управління ланцюгами постачань у контексті концепції індустрія 4.0// <HTTP://WWW.ECONOMY.NAYKA.COM.UA/?OP=8&W=%D0%9D. +%D0%92. +%D0%A2%D1%80%D1%83%D1%88%D0%BA%D1%96%D0%BD%D0%B0>

14. Скупський Р.В. Інституціоналізація інноваційного розвитку промислового овочівництва у контексті раціонального землекористування// <http://economy.chdu.edu.ua/article/view/107946>

15. Назарова, Л.В. Особливості дії організаційно-економічного механізму функціонування регіональних транспортно-логістичних систем. *Український журнал прикладної економіки*. 2016. Том 1. № 2. С. 86-95.

16. Гришова І.Ю. Дяченко О.П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів// <HTTP://WWW.INVESTPLAN.COM.UA/?OP=8&W=%D0%86. +%D0%AE. +%D0%93%D1%80%D0%B8%D1%88%D0%BE%D0%B2%D0%B0>

17. Глинська А.Є. Організаційно-економічний механізм забезпечення сталого розвитку підприємств легкої промисловості : дис. ... канд. наук: спец. 08.00.04 / Глинська Анастасія Євгенівна. 2008. 214 с

18. Волоснікова Н.М. Організаційно-економічні фактори формування трансакційних витрат інтегрованої логістики процесів на підприємствах// <https://core.ac.uk/download/pdf/147038455.pdf>

19. Скриньковський Р.М., Костюк Н.Р., Коваль Н.М., Галелюк М.М. Діагностика транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства// [diagnostika-transportnoyi-diyalnosti-yak-skladovoyi-logistichnoyi-sistemi-pidpriemstva%20\(1\).pdf](#)

20. Нікітюк В.Г. організаційно-економічне забезпечення логістичної діяльності машинобудівних підприємств// http://www.kdu.edu.ua/Documents/diser_Nikituk_VG.pdf

21. Мітченко Г.В. організаційно-економічне забезпечення стратегічного маркетингу на підприємствах автомобільного транспорту// http://diser.ntu.edu.ua/Mitchenko_dis.pdf

22. Стратегія сталої логістики та план дій для України// <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>

23. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України станом на 1 вересня 2022 року// https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/10/UKR_Sep22_FINAL_Sep1_Damages-Report.pdf

24. Яких збитків завдала росія інфраструктурі України за понад рік великої війни, - звіт KSE <https://dyvys.info/2023/03/22/yakyh-zbytkiv-zavdala-rosiya-infrastrukturi-ukrayiny-za-ponad-rik-velykoyi-vijny-zvit-kse/>

25. Окрепкий Р., Дудар В. Упровадження концепції маркетингового управління в діяльність підприємств міського електротранспорту// https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/31695/2/GEB_2020v62n1_Okrepyi_R-Implementation_of_the_118-131.pdf

26. Ляшук О.Л., Плекан У.М., Цьонь О.П., Пиндус Т.Б. Планування діяльності автотранспортного підприємства. Методичні аспекти// <https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/38061/3/30.pdf>

27. Біліченко В.В., Романюк С.О. Планування та управління інноваційною стратегією автотранспортного підприємства// <http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/7641/04.pdf?sequence=1>

28. Деречинський Ю.Н., Рудавка Н.В., Аспекти стратегічного управління діяльністю автотранспортних підприємств у сучасних умовах//

<http://ea.donntu.edu.ua/bitstream/123456789/11257/1/%d0%94%d0%b5%d1%80%d0%b5%d1%87%d0%b8%d0%bd%d1%81%d0%ba%d0%b8%d0%b9.pdf>

29. Ложачевська О.М., Заяц О.В. Контролінг фінансової функції в автотранспортних підприємствах//

http://www.intellect21.nuft.org.ua/journal/2018/2018_4/23.pdf

30. Семенчук Т., Гусак О. Особливості системи мотивації працівників транспортних підприємств//<https://em.duit.in.ua/index.php/home/article/view/29/31>

31. Ляшенко О.І., Сначова М.П. Мотивація праці на залізничному транспорті в умовах його реформування// cyberleninka.ru/article/n/motivatsiya-pratsi-na-zalozhichnomu-transporti-v-umovah-yogo-reformuvannya

32. Моголова А.Ю. Місія підприємства – основа ефективного стратегічного управління//<http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/92739/40-Mohylova.pdf?sequence=1>

33. Власенко Д.О. Формування раціональної структури стратегічного плану автотранспортного підприємства//

<https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/1828/1/Vlasenko.pdf>

34. Савченко Л.А. Дигіталізація в логістиці за рахунок введення алгоритму мурашиної логістики. *Machinery & Energetics. Journal of Rural Production Research*. Kyiv. Ukraine. 2019. Vol. 10. № 3. PP. 119-125.

www.journals.nubip.edu.ua/index.php/Tekhnica

35. Чучка І.М. Інтерактивно-маркетингова логістика як новітній інструмент транспортно-логістичних процесів в умовах світової глобалізації//
<https://books.google.de/books?hl=uk&lr=&id=2xleDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA42&dq=%D0%BC%D1%83%D1%80%D0%B0%D1%88%D0%B8%D0%BD%D0%B0+%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0&ots=XWkL89d-J-&sig=n7EYkFX6VUyIgtduj-fk>

36. Барбашов І.А. Застосування алгоритму мурашиних колоній для вирішення задач маршрутизації транспортних засобів. *Вимірювальна та обчислювальна техніка в технологічних процесах*. 2014. № 4. С. 178-180.

37. Закабула О. Задача розрахунку оптимального забезпечення жителів

невеликих міст питною водою в екстремальних випадках//
<https://phm.cuspu.edu.ua/ojs/index.php/SNYS/article/view/1749/pdf>

38. Рудківський О.А. Логістична система молокопереробного підприємства: проблематика вибору та реалізації//

<http://eztuir.ztu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/2118/33.pdf?sequence=1&isAllowed=y>