

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ

НУБІП України

Факультет (ННІ)

Механіко-технологічний

УДК 656.073.28:63-027.3

ПОГОДЖЕНО

ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ

НУБІП України

Декан факультету

Завідувач кафедри

Механіко-технологічного

Транспортних технологій та засобів в АПК

(назва факультету (ННІ))

(назва кафедри)

Братішко В.В.

Савченко Л.А.

НУБІП України

(підпис)

(ПІБ)

(підпис)

(ПІБ)

“ ”

2023р.

“ ”

2023р.

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

НУБІП України

на тему

Дослідження транспортного процесу при перевезенні продукції

ПрАТ ТЕК «ЗАХІДУКРТРАНС»

Спеціальність 275.03 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)» (код і назва)

Освітня програма Транспортні технології (на автомобільному транспорті) (назва)

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна (освітньо-професійна або освітньо-наукова)

Гарант освітньої програми

д.е.н.

Загурський О.М

НУБІП України

Керівник магістерської роботи

к.т.н., доцент

Савченко Л.А.

Виконав

Соколюк Л.М.

НУБІП України

КИЇВ – 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ

Факультет (ННІ) Механіко-технологічний

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри Транспортних технологій та засобів в АПК
к.т.н., доцент Савченко Л.А.
(науковий ступінь, вчене звання) (підпис) (ПІБ)

ЗАВДАННЯ

ДО ВИКОНАННЯ МАГІСТЕРСЬКОЇ РОБОТИ СТУДЕНТУ

Соколюку Днісодмиру Микололайовичу

(прізвище, ім'я, по батькові)

Спеціальність 275.03 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)»
(код і назва)

Освітня програма Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
(назва)

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна
(освітньо-професійна або освітньо-наукова)

Тема магістерської роботи Дослідження транспортного процесу при перевезенні продукції ПрАТ ТЕК «ЗАХІДУКРТРАНС».

затверджена наказом ректора НУБіП України від «30» грудня 2022 р. № 1943 «С»

Термін подання завершеної роботи на кафедру 20 листопада 2023р
(число, місяць, рік)

Вихідні дані до магістерської роботи

1. Загальна характеристика ПрАТ ТЕК «ЗАХІДУКРТРАНС»
2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ПрАТ ТЕК «Західукртранс»
3. Оцінка ефективності логістичної системи на підприємстві
4. Статті з обраної теми зі збірників наукових праць та журналів, довідники, посібники та інтернет-ресурси.

Перелік питань, що підлягають дослідженню:

1. Загальна характеристика ПрАТ ТЕК «ЗАХІДУКРТРАНС»
2. Сучасний стан теоретичних досліджень вантажних перевезень
3. Дослідження технологій вантажних перевезень
4. Безпека праці

Дата видачі завдання «30» грудня 2022 р.

Керівник магістерської роботи

(підпис)

Савченко Л.А.

(прізвище та ініціали)

Завдання прийняв до виконання

(підпис)

Соколюк Д.М.

(прізвище та ініціали студента)

РЕФЕРАТ

НУБІП України

Магістерська робота «Дослідження транспортного процесу при перевезенні продукції» на прикладі ПрАТ ТЕК «Західукртранс»: с.70, рис. 10, табл. 11, 31 джерел.

НУБІП України

Об'єктом дослідження є аналіз особливостей процесу перевезення продукції на підприємстві в умовах експорту. Предметом дослідження є оцінка процесу перевезення продукції на підприємстві.

Метою дипломної роботи є аналіз системи управління транспортним процесом українського підприємства при перевезенні продукції та розробка рекомендацій щодо його вдосконалення.

НУБІП України

Методи дослідження: статистичний метод, аналітичний метод, метод економічного аналізу, метод порівняння, PEST-аналіз.

Результати та їх новизна. Нами було запропоновано оптимізація транспортних витрат за рахунок зменшення витрат на перевезення та укладення договору з мережею «WOG».

НУБІП України

Основні положення роботи. Зроблено оцінку фінансово-економічної діяльності ПрАТ ТЕК «Західукртранс», досліджено організацію транспортного процесу та запропоновано шляхи оптимізації витрат на перевезення продукції в ПрАТ ТЕК «Західукртранс».

НУБІП України

Значимість роботи та висновки. Результати дослідження, які були зроблені в ході написання магістерської роботи можна застосувати в практичній діяльності на підприємстві, яке аналізувалося.

НУБІП України

Ключові слова: ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, ЛОРИСТИКА, ФІНАНСОВА ОЦІНКА, МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ПРОДУКЦІЯ, ПОСЛУГИ

НУБІП України

ЗМІСТ	
ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ НА ПІДПРИЄМСТВІ	8
1.1. Поняття, цілі та завдання транспортного господарства.....	8
1.2. Методики оцінки ефективності транспортного господарства для підприємства.....	12
1.3. Характеристика впливу війни в Україні на світовий ринок перевезень.....	22
Висновки по 1 розділу.....	26
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СИСТЕМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПРАТ ТЕК “ЗАХІДУКРТРАНС”	27
2.1. Загальна характеристика ПрАТ ТЕК «Західукртранс».....	27
2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ПрАТ ТЕК «Західукртранс».....	31
2.3. Характеристика організації транспортного процесу на ПрАТ ТЕК «Західукртранс».....	38
2.4. Оцінка ефективності логістичної системи на підприємстві.....	42
Висновки по 2 розділу.....	47
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ НА ПРАТ ТЕК «ЗАХІДУКРТРАНС» В УМОВАХ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТУ ПОСЛУГ	48
3.1. Вибір ефективних транспортних засобів для використання перевезень вантажу у міжнародному сполученні.....	48
3.2. Розрахунок витрат на виконання оборотного рейсу з урахуванням запропонованих заходів щодо його удосконалення.....	56
3.3. Дослідження факторів впливу на загальні витрати виконання оборотного рейсу з використанням математичної теорії експеримент.....	60

Висновки по 3 розділу..... 63

РОЗДІЛ 4 ОХОРОНА ПРАЦІ..... 64

4.1. Характеристика загальних вимог до охорони праці на українських підприємствах..... 64

4.2 Організація роботи з техніки безпеки та охорони праці на ПрАТ ТЕК «Західукртранс»..... 70

Висновки по 4 розділу..... 75

ВИСНОВКИ..... 76

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ..... 79

ДОДАТКИ..... 84

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ВСТУП

Війна в Україні, яка почалась в 2022 сколихнула не тільки продовольчий та фінансовий ринок, але й неабияк торкнулась вантажних перевезень, призвівши до шаленого росту цін. Передумовою росту цін на вантажні перевезення став ріст цін на енергоносії та паливо, які особливо критично виросли на тлі санкцій проти РФ. Дослідження ситуації на ринку вантажних перевезень є актуальною темою для досліджу, адже саме ціна перевезення лягає на кінцевого споживача, який платить за товар дорожче через збільшення вартості його доставки.

На сьогодні організація міжнародних перевезень відіграє важливу роль у сфері міжнародної торгівлі та являється невід'ємною її частиною. Саме міжнародна логістика забезпечує доставку товарів між країнами та є таким собі мостом, який поєднує не тільки бізнес компанії, але й економіки країн.

З розвитком міжнародної торгівлі попит на перевезення зростає, напевно немає компанії, яка б займалась експортом чи імпортом, проте жодного разу не організувала міжнародні перевезення. І найбільш важливим є розрахунок вартості перевезень, який в кінцевому впливає на остаточну ціну компанії. Саме тому розрахунок витрат на міжнародні перевезення є актуальною темою для дослідження.

Організація Транспортного господарства може збільшити витрати підприємства у зв'язку з появою таких труднощів як: не готовий до рейсу транспортний засіб, тимчасові втрати, спричинені погодними умовами та заторами на дорозі, псування вантажу під час транспортування; відсутність необхідного транспорту тощо. Правильна організація транспортного господарства на підприємстві вирішує ці питання, допомагаючи підприємству зменшити витрати та непотрібні для виробництва капіталовкладення

Тематика даної дипломної роботи є актуальною, оскільки заходи для управління транспортним господарством є одним з найважливіших напрямків діяльності керівництва для того, щоб забезпечити стабільне конкурентне становища на ринку своєї діяльності.

Метою дипломної роботи є аналіз системи управління транспортним

процесом українського підприємства при перевезенні продукції та розробка рекомендацій щодо його вдосконалення.

В процесі дослідження поставлено виконання ряду завдань:

1. Визначити поняття, цілі та завдання діяльності транспортного господарства.

2. Визначити методики оцінки ефективності діяльності транспортного господарства для підприємства.

3. Провести аналіз впливу війни на діяльність господарства в Україні і на світовий ринок перевезень.

4. Здійснити аналіз діяльності ПрАТ ТЕК “Західукртранс”.

5. Дослідити організацію транспортного процесу на ПрАТ ТЕК “Західукртранс”.

6. Зробити оцінку ефективності логістичної системи на підприємстві.

7. Провести вибір ефективних транспортних засобів для використання перевезень вантажу у міжнародному сполученні.

8. Здійснити розрахунок витрат на виконання оборотного рейсу з урахуванням запропонованих заходів щодо його удосконалення.

9. Зробити дослідження факторів впливу на загальні витрати виконання оборотного рейсу з використанням математичної теорії експеримент.

Предметом дослідження є оцінка транспортних процесів перевезення продукції на підприємстві.

Об’єктом дослідження є ПрАТ ТЕК “Західукртранс”

Методи дослідження: статистичний метод, аналітичний метод, метод економічного аналізу, метод порівняння, PEST-аналіз.

Практичне значення одержаних результатів. Нами було запропоновано оптимізація транспортних витрат за рахунок зменшення витрат на перевезення та укладення договору з мережею WOG.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ НА ПІДПРИЄМСТВІ

1.1. Поняття, цілі та завдання транспортного господарства

Транспорт - це виробнича галузь, що здійснює перевезення матеріальних цінностей та громадян.

Транспортна логістика – це система, що організує переміщення матеріальних цінностей, а також людей з пункту відправлення до пункту призначення з найменшою часткою витрат [1, с. 145-148].

Транспортні засоби діляться на два види – транспорт загального та не загального користування. Характеристика транспорту загального та особливого користування представлена у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Характеристика транспорту загального та особливого користування представлена у таблиці

Транспорт	
Загального користування	Особливого користування
Здійснює пасажирські перевезення, та обслуговує населення. Можливо, як міським транспортним засобом, так і міжміським, до цієї групи входить ще залізничний, водний, автомобільний, повітряний та трубопровідний транспорт.	Транспортний засіб спеціального призначення, прив'язаний до конкретних підприємств, він належить до міського транспорту, і транспортним компаніям може бути рейсовим і внутрішньовиробничим.

Джерело: складено автором на основі даних джерела [2]

Транспортне господарство - це сукупність заходів на виробництві, що організують перевезення сировини та матеріалів, а також напівфабрикатів, відходів, готової продукції та інших вантажів на території підприємства та поза ним.

Основним завданням транспортного господарства є організація якісного переміщення всіх вантажів у відповідності з виробництвом продукції,

обслуговування транспортних засобів та складського обладнання, формування оптимальних витрат на завантаження, розвантаження та доставку.

Від раціонального управління транспортним господарством залежить зниження та зростання собівартості продукції. Транспортний засіб призначається залежно від ситуації, що виникла на виробництві та від особливості вантажу.

Призначення транспортного господарства підприємства - повне задоволення потреб підрозділів підприємства у вантажоперевезеннях при максимальному використанні транспортних засобів та мінімальної собівартості транспортних операцій [3].

Це можливо тільки в тому випадку, якщо виробництво та транспорт працюють організовано між собою, тому процес вантажоперевезення повинен бути ретельно відпрацьований.

Транспортування вантажів передбачає формування ланцюга послідовності доставки декількома транспортними засобами різного призначення. Типи моделей перевезення вантажів описані в таблиці 1,2.

Вибір моделі перевезення продукції найважливіша частина у побудові маршруту доставки до складу, цей процес також лягає на плечі транспортного відділу підприємства або залученої логістичної фірми. Від цього вибору так само залежить вся ритмічність та своєчасність виробництва.

Транспортне господарство має тісно співпрацювати з перевізниками. Найчастіше підприємство звертається до транспортних компаній і до підприємств, з якими встановлені партнерські відносини і які мають можливість надавати транспортні послуги. Доставку вантажу та вивезення вантажу найчастіше здійснюється єврофурами та залізничним транспортом.

Ключовими осередками транспортного господарства є: депо та гаражі, залізничні колії та шляхове господарство, транспортні засоби, порти, заправні станції.

Таблиця 1.2

Типи моделей перевезення вантажів

№	Модель	Принцип роботи	Методи організації	Опис моделі
1	Унімода льна	Один вид транспорту, одна оплата, лише транспортні документи, один експедитор.	«Від дверей до дверей» відправника та одержувача.	Перевезення здійснюється від місця навантаження до місця вивантаження безпосередньо без участі проміжних складів. Застосовується у випадках коли, на адресах навантаження та вивантаження є під'їзний шлях.
2	Інтермо дальна	Відповідальність за вантаж розподіляється між учасниками перевезення, розрізняються тарифні ставки та проїзні документи.	Система «MRP» – планова система, що штовхає.	Перевезення вантажів здійснюється послідовно, різним транспортом або перевезення самого транспорту вантажем іншим транспортом. (Негабаритне перевезення на тралях, перевезення автомобіля кораблем і т.д.)
3	Мульти мода льна	Відповідальність за вантаж залишається в одного перевізника, єдині перевізні документи.	«Шосе, що рухається» - безперервний процес перевезення.	Перевезення вантажу різними видами транспорту за єдиними перевізними документами без вантажовласника.
4	Амода льна	Один експедитор, різняться маршрути транспортування, єдина вартість перевезення.	MRP - система і «точно в термін» - метод швидкого реагування	Організація єдиного диспетчерського контролю, певних маршрутів кількох транспортних засобів, при цьому відповідальність за вантаж є єдиною.

Джерело: складено автором на основі даних джерел [3-4]

У власності промислових підприємств, у виробничій зоні, по всій території підприємства та за периметром, існують транспортні засоби, які, так само можуть перевозити вантаж, дюдей з однієї точки до іншої – це зовнішній транспорт, міжцеховий транспорт та внутрішньощеховий [4].

Транспортне господарство підприємства може включати: транспортний відділ, депо та гаражі, залізничні цехи, споруди обслуговування транспортних засобів. У транспортному відділі існують підрозділи, відповідальні за експлуатацію транспорту, за складання графіків та маршрутів, за постачання

необхідних ресурсів, за облік виробничо-господарської діяльності, за ремонт тощо.

Транспортне - складське господарство є важливою ланкою підприємства будь-якої області. Без його формування, виникає проблема в організації переміщення сировини та продукції територією заводу, доставлення сировини та напівфабрикатів та відправлення готової продукції споживачеві.

Отже, раціональна організація управління транспортно-складським господарством необхідна для ефективної роботи підприємства.

Переважним напрямом у розвитку транспортного господарства є його автоматизація, інновація, впровадження нового обладнання методики функціонування. Всі ці впливи допоможуть знизити витрати на утримання транспортного господарства та підвищити продуктивність праці, а, відповідно, і прибуток підприємства [5].

На основі аналізу теоретичних аспектів управління транспортного господарства підприємства, було зроблено висновки, що ефективна організація транспортного господарства, дозволить підприємству зменшити витрати та підвищити свою виробничу діяльність.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

1.2. Методики оцінки ефективності транспортного господарства для підприємства

Оцінка ефективності управління транспортного господарства підприємства полягає в комплексі показників, які дозволяють оцінити як якість обслуговування споживача, так і ефективність діяльності всієї логістичної системи підприємства, іншими словами, охоплювати всю систему транспортного обслуговування підприємства [6, с.59-65].

Ефективність функціонування операцій, пов'язаних із транспортним господарством можна визначити за ключовими показниками. Показники ефективності транспортної діяльності підприємства представлені у таблиці 1.3.

Таблиця 1.3

Показники ефективності транспортної діяльності підприємства

№	Критерії	Показники ефективності
1	Задоволення споживача в наданих транспортних послугах	Виконання замовлень вчасно, дотримання цілісності вантажу, достовірність замовленого вантажу, відсутність помилок у виконанні замовлень, формування гарантійного обслуговування
2	Капіталовкладення	Прискорення процесу обороту оборотних коштів, контроль управління запасами, наявність на підприємстві інвестиційних програм
3	Логістичні витрати	На зберігання, на переміщення всередині складу, на оцінку якості, експертизу тощо, на процедури пов'язані з переробкою, упаковкою, маркуванням вантажів тощо та на оформлення замовлень
4	Продуктивність	Кількість виконаних замовлень на одиницю часу, вантажні відправки на одиницю складських потужностей та вантажомісткості транспортних засобів, використання площі складу, кількість маніпуляцій з вантажем у годину витрати на одиницю інвестованого у складські запаси капіталу затрати на одиницю складського товарообігу.

Джерело: [7, с.271-281]

Детальніше в таблиці 1.4 розглянемо основні критерії, які характеризують ефективність роботи транспортного господарства.

Таблиця 1.4

Критерії, що характеризують ефективність роботи транспортного господарства

№	Критерії	Формула	Визначення
1	Середньодобовий пробіг		Км
2	Коефіцієнт використання парку транспортних засобів за часом	$K_{втз} = F_{факт} / F_{еф}$	Fфакт - число годин фактичної роботи парку транспорту за період; Fеф - ефективний час роботи парку.
3	Коефіцієнт використання пробігу	$K_{вп} = L_{впр} / L_{загп}$	Lвпр - відстань, пройдена навантаженим транспортом, км; Lзагп - загальний пробіг навантаженого транспорту та порожнього транспорту, км.
Продовження табл. 1.4			
4	Собівартість 1-машино-години роботи транспортних засобів	$S_{мг} = (Зп + А + Р + Т + М + Пін) / F_{еф}$	Зп - витрати на оплату праці працюючим за період А - амортизація основних засобів у період Р - витрати на експлуатацію та ремонт техніки Т - витрати на енергію, паливо та інші ресурси М - витрати на витратні матеріали, Пін - інші витрати
5	Собівартість перевезення 1 т вантажу	$S_m = S_{мг} / Q_{мв}$	S _м - собівартість перевезення 1 т вантажу Q _{мв} - маса вантажу, що переміщується транспортом за 1 годину, т
6	Собівартість 1-го рейсу	$S_p = S_{мг} * T_c$	S _p - собівартість 1-го рейсу; T _c - час машини в дорозі, не рахуючи часу відведеного на стоянки

Джерело: складено автором на основі даних джерел [8, 9]

Ефективність організації транспортного господарства для підприємства

характеризують такі техніко-економічні показники:

- середньодобовий пробіг транспорту (км);
- коефіцієнт технічної готовності парку;

- коефіцієнти використання транспорту за часом та вантажопідйомністю;
 - коефіцієнт використання пробігу;
 - повна собівартість переробки та транспортування тонни вантажу на зовнішніх та внутрішньозаводських маршрутах [10].

Зокрема, заслуговує на увагу положення про те, що транспортне господарство підприємства доцільно та ефективно організовувати як складову частину основного виробництва, прагнути до повного узгодження виробничого та транспортного процесів, забезпечення однакового рівня їх організації, механізації та модернізації.

Оцінка роботи транспортного обслуговування грає особливу роль, від неї залежить показник, який враховує параметри партій вантажу, дотримання термінів доставки, надання додаткових транспортно-складських послуг, а також контролює відсутність випадків пошкодження та правильність надсилання вантажів.

Процес планування роботи транспортних засобів ґрунтується на розрахованій потребі у матеріалах, яка додатково конкретизується за заявками цехів. Планування внутрішнього вантажообігу матеріальних ресурсів за заявками виробничих підрозділів проводиться з урахуванням різних видів вантажних одиниць (табл. 1.5)

Таблиця 1.5

Класифікація внутрішнього матеріального потоку за обліковими ознаками

		ознаками		
Облікова ознака	Складу	Операції	Автотранспорту і-го виду	Потреба
		Вантажопідйомність, (q _i), т.	Місткість (V _i), м ³	
Номенклатурна одиниця	Завантаження з одного місця (Однорідні)	$\leq q_i$	Розміщення	Щозмінна
Мартія	Навантаження з різних місць (складові)	$\leq q_i$	Рациональне використання об'єму кузова	По мірі необхідності

Машино-комплект	Паралельне навантаження двох та більше машин	$\sim q_i$	$\sim V_i$	Кількість рейсів автотранспорту
Цехо-замовлення	Селективне навантаження, за вимогами виробничих підрозділів	Кратно q_i	Кратно V_i	У міру надходження цехових заявок

Джерело: складено автором на основі даних джерел [11, с. 45-46]

Запропонована статистична модель транспортної системи дозволяє планувати змінну роботу різнотипного (до чотирьох різних типів) автотранспорту як по нормативній, так і фактичній базах даних. Накопичена

статистика роботи контуру легко використовується і в імітаційному моделюванні інтегрованого транспортно-складського процесу.

Планування внутрішнього вантажообігу матеріальних ресурсів за заявками виробничих підрозділів починається з визначення сумарного вантажообігу за зміну ($Q_{см}$):

$$Q_{см} = \sum Q_i \quad (1.1)$$

Усі маршрути доставки матеріалів (комплектуючих) вибираються на підставі заявок Q_i від i -го виробничого підрозділу (цеху), при цьому має виконуватись така умова.

Заявки \Rightarrow відповідний обсяг вантажу $+ Q_i$, т/зміну $+ \epsilon$ мності транспортного засобу

У такому разі транспортний засіб виконує циклічний маршрут доставки вантажів. Знаючи загальний обсяг вантажу $Q_{см}$, який необхідно доставити у всі заплановані гонки (цеху) за кільцевим маршрутом, та вантажопідйомність конкретного i -го виду транспортного засобу можна розрахувати необхідну планову кількість рейсів за зміну (пл) для цього одного виду автотранспорту:

$$пл = Q_{см} / (q_i * K_{вг}) \quad (1.2)$$

де $Q_{см}$ - сумарний вантажообіг за зміну, т/зміну;

q_i - вантажопідйомність i -го транспортного засобу, т.

$K_{вг}$ - Коефіцієнт використання вантажопідйомності.

Насправді цей показник (1.2) розраховується з часу одного рейсу і-го виду автотранспорту по j-му маршруту [12]:

$$t_{\text{рейсі}} = t_{\text{руї}} + t_{\text{погрї}} + t_{\text{розгрї}} + t_{\text{кпї}} \quad (1.10)$$

де $t_{\text{рейсі}}$ - час рейсу одного і-го виду автотранспорту по j-му маршруту;

$$t_{\text{руї}} - \text{час на рухові операції і-го виду автотранспорту по j-му маршруту};$$

$t_{\text{погрї}}$ - час на вантажні операції і-го виду автотранспорту по j-му

маршруту;

$$t_{\text{розгрї}} - \text{час на розвантажувальні операції і-го виду автотранспорту по j-му маршруту};$$

$t_{\text{кпї}}$ - час, проходження контрольно-пропускних пунктів і-го виду

$$\text{автотранспорту по j-му маршруту.}$$

При цьому у розрахунку загальної кількості рейсів враховується середньозважений час рейсу ($t_{\text{рейсі}}$) і-го виду автотранспорту:

$$t_{\text{рейсі}} = \sum_{j=1}^n t_{\text{рейсі}j} * L_j / \sum_{j=1}^n L_j \quad (1.3)$$

де n – загальна кількість маршрутів біля заводу;

L_j - відстань транспортування по j-му маршруту, км.

Отже, кількість рейсів автотранспорту ($n_{\text{рейсі}}$), що виконуються однією

одиницею і-го виду транспорту за зміну, визначаються [13]:

$$n_{\text{рейсі}} = (T_{\text{оп}} - t_{\text{асі}}) / t_{\text{рейсі}} \quad (1.4)$$

де $T_{\text{оп}}$ - оперативний час роботи транспорту за зміну, $T_{\text{оп}} \approx 7$ год;

$t_{\text{асі}}$ - час руху за маршрутом авто цех - склад - авто цех і-го виду

$$\text{автотранспорту;}$$

рейси - середній час рейсу і-го виду автотранспорту, визначений за виразом (1.5).

Тоді, необхідна загальна кількість транспортних засобів і-го виду ($N_{\text{маші}}$), що виділяються на зміну, буде дорівнювати [13]:

$$N_{\text{маші}} = \frac{Q_{\text{дт}}}{q_i \cdot K_{\text{вг}}} \cdot p_{\text{рейсі}} \quad (1.5)$$

Змінюючи значення вантажопідйомності та коефіцієнта використання вантажопідйомності, можна в оперативному порядку змінювати одні транспортні засоби на інші. При цьому вищезазначена формула (1.5) автоматично перераховуватиме необхідну кількість транспортних засобів на різні види.

У цьому випадку кількість одиниць транспорту необхідна для заміни і-го виду автотранспорту на d-ий при спільній роботі двох видів ($N_{\text{маші-d}}$)

можна визначити [30, с. 273-278; 31, с. 260-265]:

$$k_{\text{замі-d}} = N_{\text{маші}} / N_{\text{маші-d}} \quad (1.6)$$

$$N_{\text{маші-d}} = N_{\text{маші}} \cdot \left(1 + \frac{l}{k_{\text{замі-d}}} \right) \quad (1.7)$$

де $k_{\text{замі-d}}$ - коефіцієнт заміни і-го виду автотранспорту на d-ий вид;

$N_{\text{маші}}$ ($N_{\text{маші-d}}$) - кількість машин і-го (d-го) виду, виділених авто цехом у планову зміну, одиниць; l - фактичне зменшення планової догреси в машинах і-го виду (за технічною готовністю транспорту або ін.) на зміну ($l \leq N_{\text{маші}}$), одиниць.

Так, одночасна робота автотранспорту 4-х типів ($N_{\text{маші-d-s-e}}$) у транспортно-складській моделі визначається за системою вимог:

$$N_{\text{маші-d-s-e}} = N_{\text{маші}} - l_i \frac{l_i}{k_{\text{замі-d}}} - l_d \frac{l_d}{k_{\text{замі-d-s}}} - l_s \frac{l_s}{k_{\text{замі-s-e}}} \quad (1.8)$$

$$l_i \leq N_{\text{маші}} \quad (1.9)$$

$$l_d \leq \frac{l_i}{k_{\text{замі-d}}} \quad (1.10)$$

$$l_s \leq \frac{l_d}{k_{\text{замі-d-s}}} \quad (1.11)$$

де l_i (l_d, l_s) - фактичне зменшення планової потреби в машинах i -го (d -го, s -го) виду на зміну, одиниць;
 $K_{замd-s}$ ($K_{замs-e}$) - коефіцієнт заміни d -го виду автотранспорту на s -ий вид (s -го виду автотранспорту на e -ий вид).

Вказаний вище процес доставки можна оптимізувати, запровадивши секторизацію (за аналогією з методом Свіру [15]) обслуговування виробничих підрозділів. Основна особливість принципу секторизації полягає в тому, що процес розбиття на сектори насамперед залежить від вантажопідйомності та місткості транспортного засобу.

Розробленим алгоритмом розрахунку параметрів транспортно-складських робіт на промисловому підприємстві передбачено відомий спосіб лімітного контролю заявок цеху, яким здійснюється перевірка заданих прикордонних значень на матеріальні ресурси з сумарним їх споживанням кожним цехом. У блоках алгоритму враховуються розрахунки за формулами (1.1)... (1.12), передбачається також підключення імітаційного моделювання в міру накопичення статистичних даних [16, с. 232-236].

При використанні 20-ти тонних КАМАЗів виділяється 3 одиниці, причому 2 з них працюватимуть повну зміну, а один відпрацює лише 0,214 зміни, а погім диспетчер повинен перерозподілити автомобіль на іншу ділянку роботи, щоб уникнути простою. Насправді, бажано уникати виведення автотранспорту на малі зміни, оскільки переклад звільненої одиниці транспорту в іншу ділянку, тягне за собою економічні витрати, як у частині втрати часу, так і у частині витрати пального. Особі, яка приймає рішення, пропонується перерозподіляти дробові зміни невеликої величини (до 0,35) на автотранспорт, виражений цілою частиною числа, за рахунок виплати понаднормових для водіїв. Таке рішення матиме більш економічну ефективність. Очевидно, що найкращим вибором для задоволення внутрішніх транспортно-складських потреб підприємства буде використання двох КАМАЗів з перерозподілом 0,214 зміни. Однак на практиці може статися ситуація, коли для роботи буде доступний лише один КАМАЗ, або КАМАЗів

не буде доступно взагалі. Так, наприклад, одночасна робота автотранспорту 4-х типів у транспортно-складській моделі визначається за виразами (1.1) ... (1.12).

Таким чином, ми можемо розрахувати різні варіанти комбінування автотранспорту, за неможливості виділення необхідної кількості кращих транспортних засобів [17, с. 67-68; 18, с. 176-179] Результати розрахунку представлені у таблиці 1.6.

Таблиця 1.6

Планове розподілення автотранспорту при різних поєднаннях спільної роботи

Вид розподілу		Кількість автотранспорту за марками (його умовний індекс), одиниць			
		КАМАЗ (i)	ЗІЛ (d)	Газель (s)	Isuzu (e)
Однорідний	i	2,214	0	0	0
	d	0	7,723	0	0
	s	0	0	3,255	0
	e	0	0	0	18,32
Парний	i-d	1,214	3,488	0	0
	i-s	1,214	0	5,987	0
	i-e	1,214	0	0	8,368
	d-s	0	5,723	3,433	0
Комінований	d-e	0	5,723	0	4,798
	s-e	0	0	1,255	2,795
	i-d-s	1,214	1,488	3,433	0
	i-d-e	1,214	1,488	0	4,798
Чотирибоковий складовий	d-s-e	0	5,723	1,433	2,795
	i-s-e	1,214	0	3,987	2,795
	i-d-s-e	1,214	1,488	1,433	2,795

Джерело: складено автором

Виконані розрахунки дозволяють скомбінувати роботу різних видів автотранспорту, залежно від того, які з них доступні для виходу на зміну. Слід зазначити, що переважно вибирати такі комбінації, які дозволяють скоротити

їхню загальну кількість, що зменшує витрати в частині оплати праці водіїв та витрат пального.

Досліджуваний процес кільцевих перевезень підтримується роботою низки служб та підрозділів заводу: плановим відділом, автотранспортним цехом, основними та допоміжними цехами, складським господарством, контрольно-пропускними пунктами, диспетчерською службою, інформаційно-аналітичним центром. Необхідність освіти локального контуру управління (рис. 1.1) пояснюється багатостадійністю вирішення завдання розподілу автотранспорту та обов'язковим підключенням зусиль всіх фахівців підрозділів [19, с. 167].

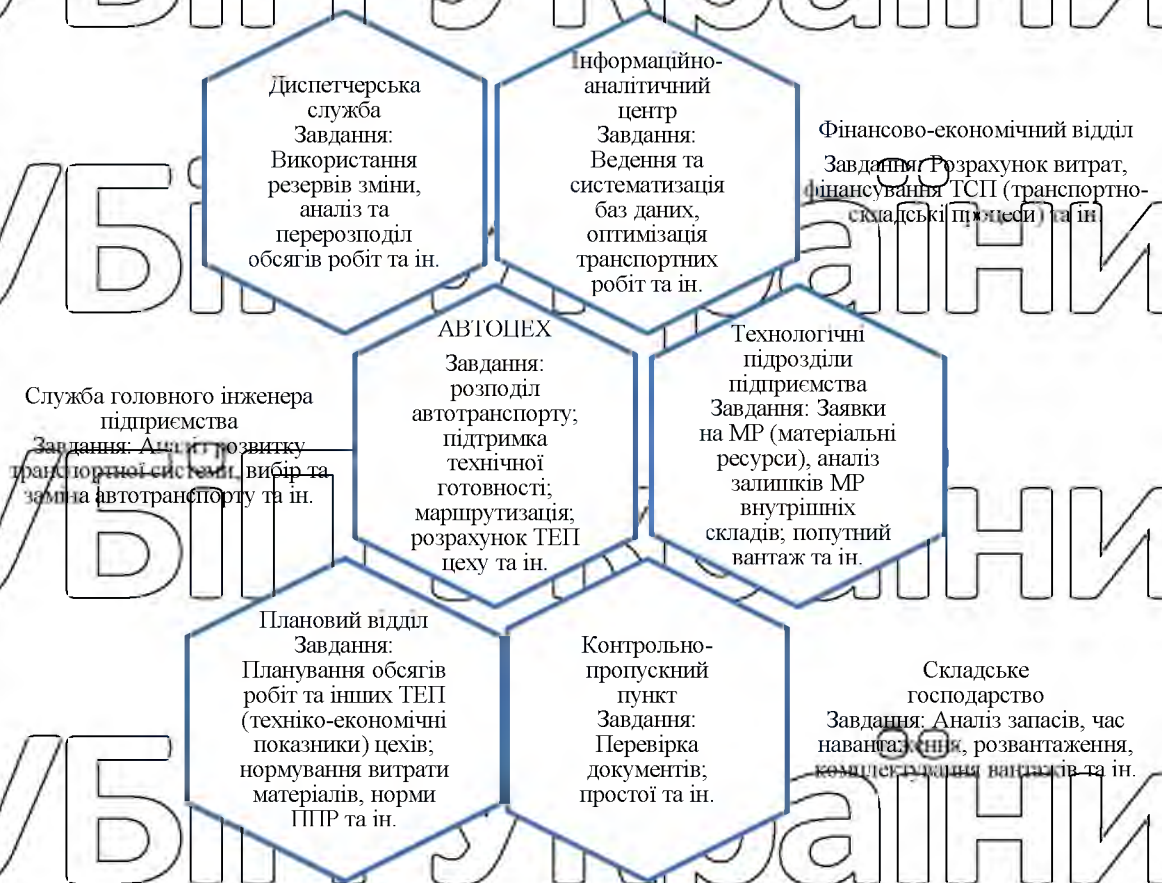


Рисунок 1.1 - Локальний контур управління транспортним господарством підприємства з прикладами розв'язуваних завдань.

Джерело: складено автором на основі даних джерела [19, 20]

Для впровадження оптимізованого процесу доставки вантажів необхідно:

- провести наскрізний моніторинг матеріального та інформаційного потоку підприємства з його деталізацією за основними цехами, їх внутрішніми складами, центральним складом, авто цехом, контрольними-пропускними пунктами;

необхідно:

- систематизувати статистику щодо транспортного процесу на підприємстві з постійним аналізом техніко-економічних показників роботи транспорту з оцінкою його технічної готовності;

необхідно, щоб заявки на доставку матеріалів надходили до транспортного цеху та складу не пізніше, ніж за добу перед майбутньою доставкою;

- створити у цехах виробництва необхідні мінімальні страхові запаси матеріалів та комплектуючих;
- враховувати можливості використання причепів та перевезення попутного вантажу з цеху до цеху, а також з цеху на центральний склад.

Кожен підрозділ (відділ) вирішує певні приватні завдання (приклади наведені на рис. 1.1), які в результаті інтегруються і сприяють підвищенню якості управлінських рішень, що приймаються в галузі транспортно-складської логістики промислового підприємства. Помісячну працездатність локального контуру управління (рис. 1.1) рекомендується оцінювати рейтинговою системою показників, що дозволяє врахувати внесок кожного підрозділу та його персоналу в ефективність запропонованих заходів транспортно-складської логістики.

необхідно:

1.3. Характеристика впливу війни в Україні на світовий ринок

перевезень

Дослідження тематики вантажних послуг в умовах воєнного стану є

цілком новою темою, адже наша країна ще ніколи не стикалась з даною

проблематикою і тому вона являється цілком не дослідженою та невивченою,

що ще раз доводить її актуальність.

Отож пропонуємо розпочати з дослідження ситуації на енергетичному

ринку, який напряму впливає на рівень цін на транспортні перевезення та

проаналізувати як вплинула війна в Україні на ціни енергетичних товарів

дослідивши індекси цін за країнами в порівнянні минулого року (див. рис. 1.2)

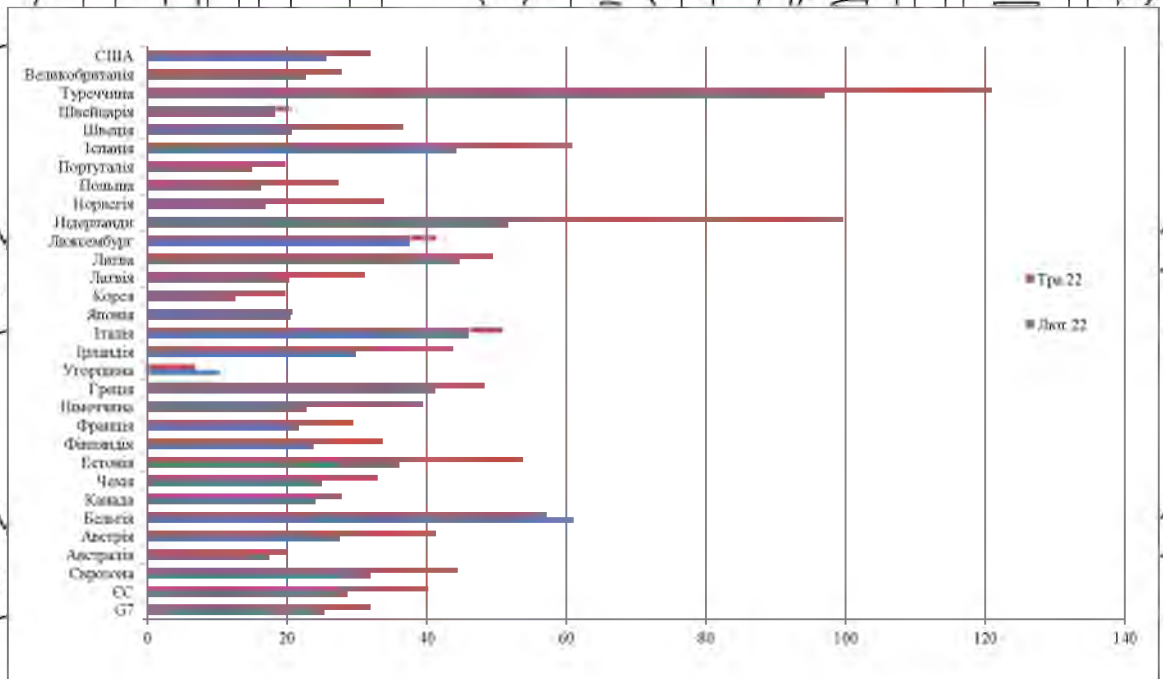


Рисунок 1.2 – Динаміка індексу цін на енергетичні товари за період лютого 2022 та травня 2022, %

Джерело [24]

Як ми бачимо на основі аналізу індексу цін на енергетичні товари, їх

рівень зріст в деяких країнах майже в 2 рази. Особливо гостро це відчула

Туреччина, так як ріст індексу цін за період лютого-травня виріс на 23,9%.

Швеція 15,9% та Естонія 17,7%. В середньому по досліджуваних країнах

відбувся ріст індексу цін на енергетичні товари на 9,9%. Санкції, які були накладені на росію, обмежили попит на російські енергетичні товари і країни в дмовлячись від палива агресора купили їх за дорожчими цінами.

Особливої увагу привертає ріст цін на паливні матеріали, які буквально за кілька місяців зросли в два рази, основною причиною росту яких була максимально висока ціна на нафту та дефіцит на ринку (див. рис. 1.3)

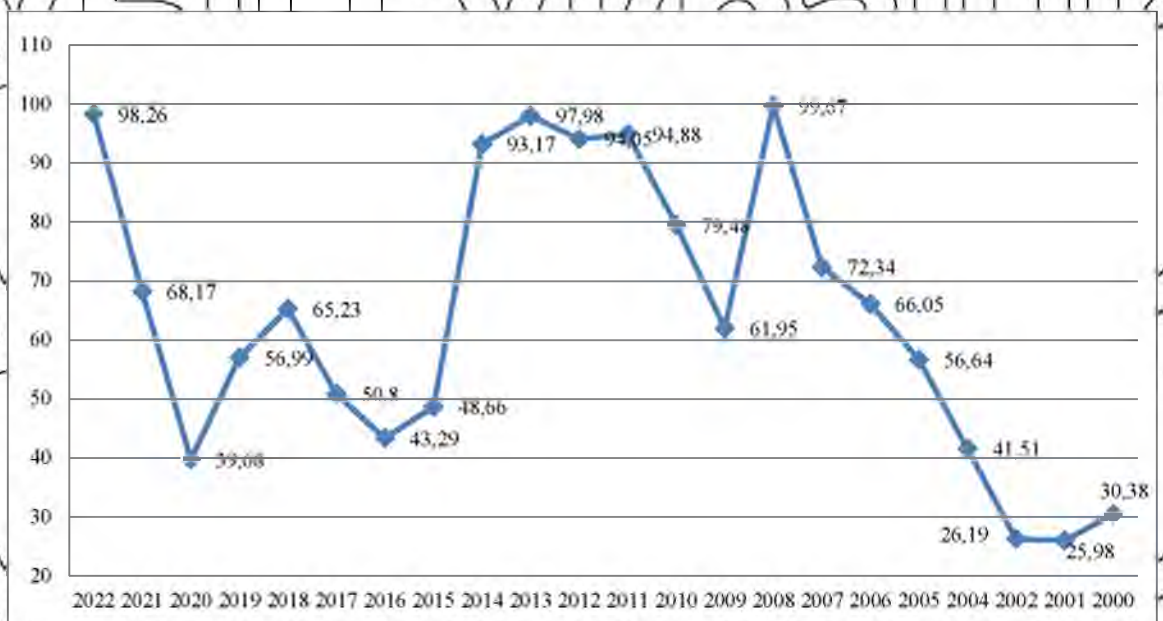


Рисунок 1.3 – Динаміка цін на нафту за період 2000-2022, доларів

Джерело [22]

Отже ми можемо побачити, що ціна на нафту в 2022 досягла свого рекордного максимуму вперше з 2008 року, коли її ціна становила 99,67 доларів за барель, станом на сьогодні – ціна нафти 98,26 долара за барель.

Такий рекордний скачок спричинений санкціями світу проти росії та обмеженням нафти на ринку через відмову більшості країн світу від споживання російської нафти. Дана статистика є вкрай негативною, так як вже призвела до подорожчання цін на перевезення та відповідно лягла на кінцевих споживачів у вигляді подорожчання товарів народного споживання та цін за комунальні послуги та відповідно до збільшення рівня інфляції.

Наступним дослідимо вплив ціни на нафту та ціну дизельного палива в Україні, яка за перші місяці війни досягла рекордної позначки (рис. 1.4)

На цьому графіку показані шалені ціни на дизпаливо, з початку воєнного стану станом на 12 червня 2022 року ціни зросли на 63% і призвели до зростання цін на продукти харчування та логістику. Уряд України хоч і скасував акциз, але не зміг довго його утримувати, що призвело до рекордного зростання цін на пальне за всю історію нашої держави. Проте зростання цін це ніщо в порівнянні з тисячами загиблих українців, чисельність яких постійно зростає.

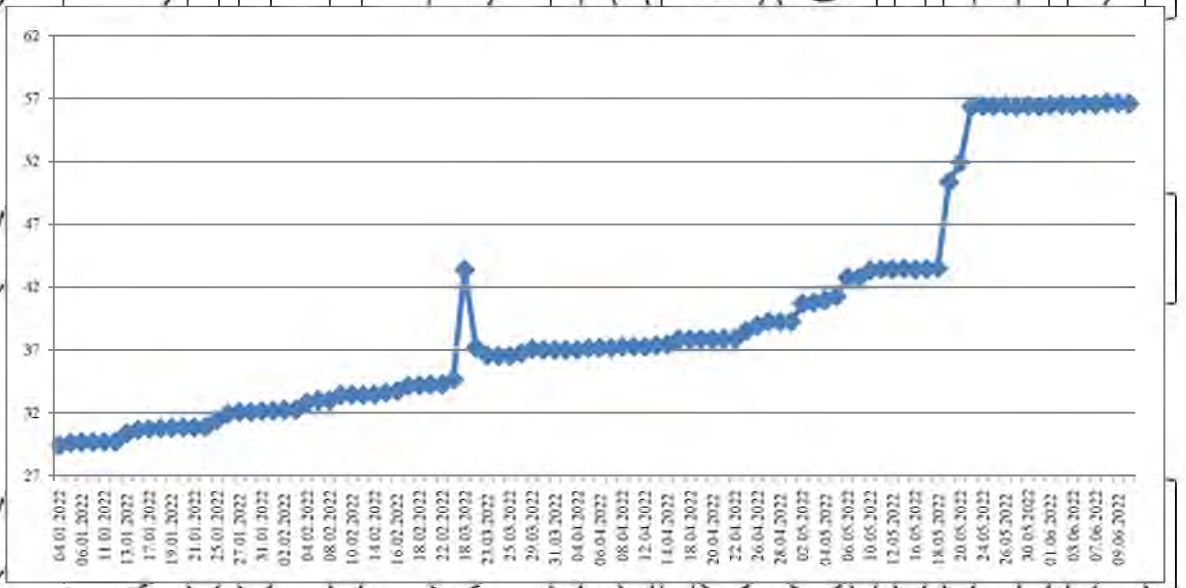


Рисунок 1.4 – Динаміка цін на дизельне паливо в Україні, січень 2021 р. – червень 2022 р.

Джерело: [23]

Отож, висока ціна на нафту, дизельне паливо та високий ріст інфляції в цілому світі спричинив ріст цін на послуги вантажних перевезень, які з початку війни в Україні зросли в рази. А вже з однієї сторони була недостача дизельного палива на ринку, а з іншої висока ціна на нього, що й призвело до зростання ціни за один кілометр та до дефіциту пропозицій, яка виникла на тлі відсутності дизельного палива на АЗС.

На наступному графіку проаналізуємо динаміку ціни на перевезення вантажним автомобілем в Європі (див. рис. 1.5)

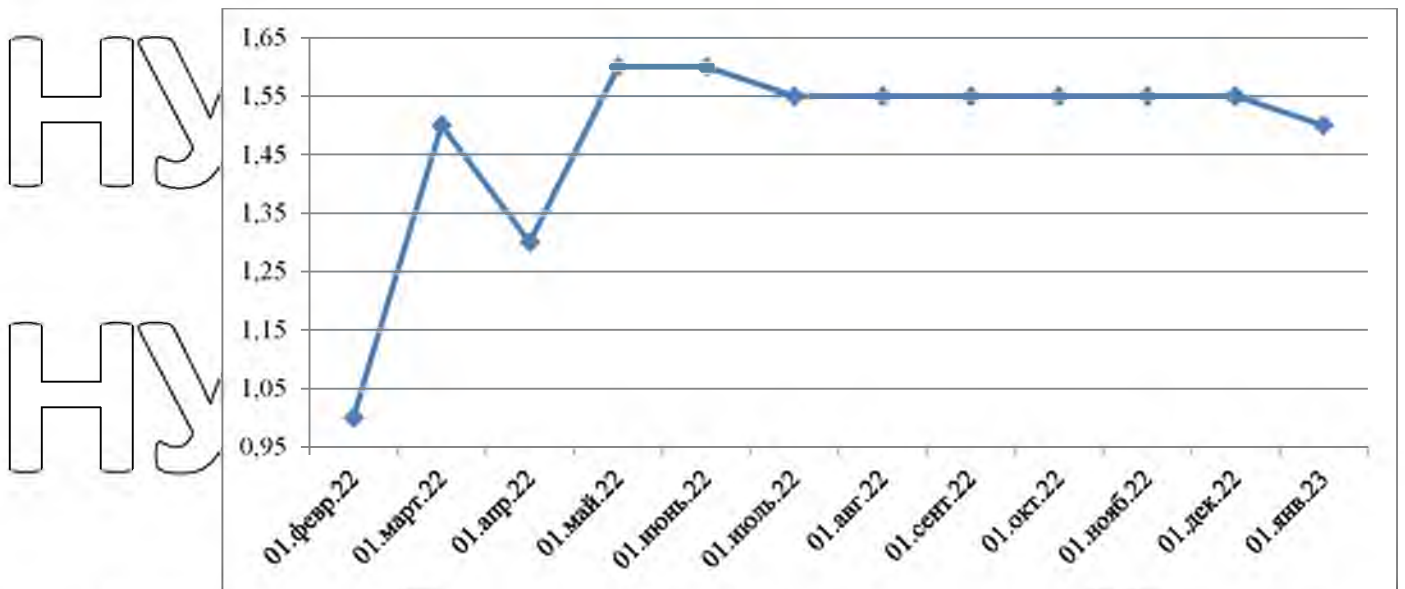


Рисунок 1.5 – Динаміка цін на перевезення вантажним автомобілем з лютого 2022 року по листопад 2022 року, євро за 1 км

Джерело: [24]

Даний графік демонструє ріст цін на вантажні перевезення з початку війни. Хоч ріст цін нормалізувався в липні 2022, проте ціна на перевезення вже ніколи не досягне рівня лютого 2022 року.

Здійснивши аналіз послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану можна зробити наступні висновки, що війна негативно вплинула на ріст цін на енергоносії, що призвело до росту цін на вантажні перевезення, який в середньому становив 60%.

Висновки по 1 розділу

В першому розділі були розглянуті теоретичні основи організації процесу транспортування на підприємстві.

Переважним напрямом у розвитку транспортного господарства є його автоматизація, інновація, впровадження нового обладнання методики функціонування. Всі ці впливи допоможуть знизити витрати на утримання транспортного господарства та підвищити продуктивність праці, а, відповідно, і прибуток підприємства.

На основі аналізу теоретичних аспектів управління транспортного господарства підприємства, було зроблено висновки, що ефективна організація транспортного господарства, дозволить підприємству зменшити витрати та підвищити свою виробничу діяльність.

Оцінка роботи транспортного обслуговування грає особливу роль, від неї залежить показник, який враховує параметри партій вантажу, дотримання термінів доставки, надання додаткових транспортно-складських послуг, а також контролює відсутність випадків пошкодження та правильність надсилання вантажів.

Здійснивши аналіз послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану можна зробити наступні висновки, що війна негативно вплинула на ріст цін на енергоносії, що призвело до росту цін на вантажні перевезення, який в середньому становив 60%.

В період війни для компаній перевізників рекомендується використати запропоновані заходи, щодо оптимізації ціни на перевезення та бути конкурентними на ринку. Щодо компаній, які користуються послугами перевізників – то доцільніше буде купити власний автомобіль, який окупиться компанії навіть менше ніж за три роки та наявність власного автомобіля дозволить краще контролювати сам процес доставки.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СИСТЕМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПРАТ ТЕК «ЗАХІДУКРТРАНС»

1.1. Загальна характеристика ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» є відомою компанією перевізником з головним офісом у м. Дрогобич та з досвідченим та кваліфікованим персоналом по всій Європі.

Всього за 25 років ПрАТ ТЕК «Західукртранс» перетворилася з невеликого перевізника з 3 вантажівками, розташованого в Дрогобич, на елітний / сучасний парк із 300 вантажівок, побудований найкращими професіоналами в галузі транспорту в галузі [25].

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» є компанією з мисленням «перші з кращих», що моделює ефективність та довговічність у нашій роботі і, що важливіше, у наших відносинах.

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» має великий досвід роботи з усіма видами транспорту. Від невеликих збірних партій, небезпечних вантажів та продуктів із температурним режимом до негабаритних (висота, вага, ширина) транспортних завдань.

Компанія прагне бути найкращими у своєму класі та надавати своїм клієнтам професійні послуги найвищої якості.

Основні переваги компанії на ринку логістичних послуг:

1. Діяльність компанії застрахована;
2. Має достатній досвід роботи і працює на ринку з 1998 року
3. Надійні підрядники: наші водії ретельно та надійно перевірені;

Протягом 25 років ПрАТ ТЕК «Західукртранс» є одним з лідерів на ринку міжнародних автомобільних перевезень в Україні.

Вантажівки компанії виконують доставку вантажів з країн ЄС в Україну і в зворотньому напрямку, в межах країн ЄС та внутрішні переміщення - по території України.

Сучасний автомобільний парк, багатий досвід і високий професіоналізм персоналу гарантують надійну, вчасну і безпечну доставку Вашого вантажу за доступною і вигідною ціною.

Перелік автопарку наведено на рисунку 2.1

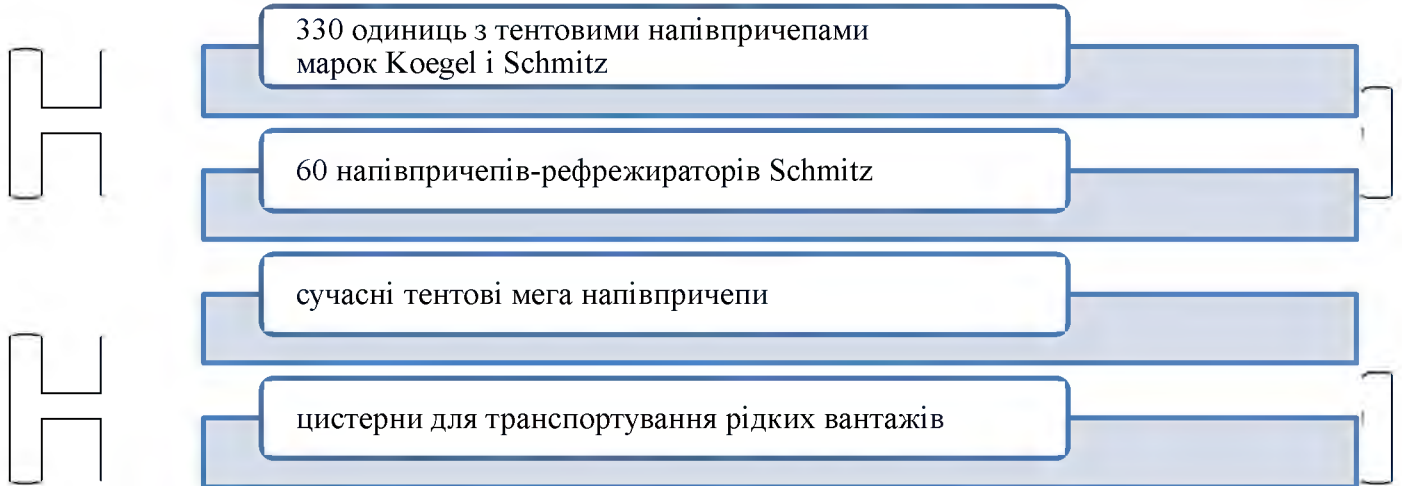


Рисунок 2.1 – Автопарк ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Джерело: [25]

Основні послуги компанії наведені на рисунку 2.2.

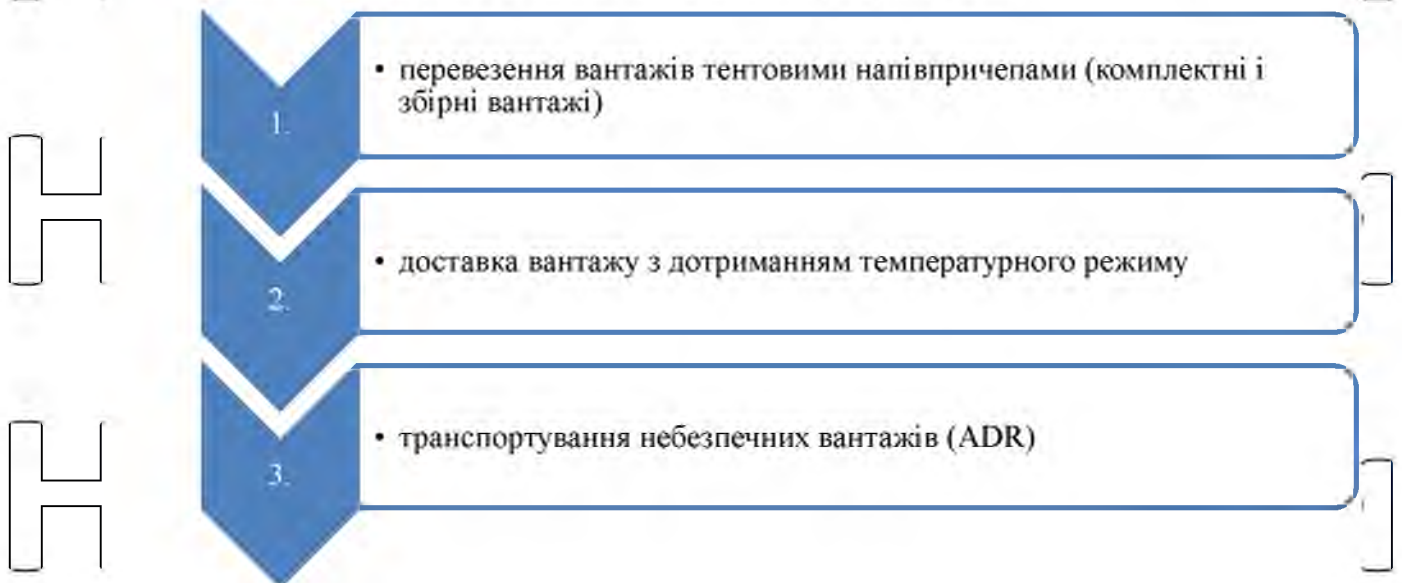


Рисунок 2.2 – Перелік послуг ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Джерело: [25]

Протягом усього процесу автоперевезення співробітники компанії

постійно контролюють пересування вантажу по шляху проходження та забезпечують його безпеку, своєчасність та оперативність доставки. Замовники ПрАТ ТЕК «Західукртранс» можуть одержати повну інформацію про місцезнаходження вантажу про плановані дати завантаження, відправлення і прибуття в пункт призначення.

Основна мета організації полягає в наступному: на найближчу перспективу ПрАТ ТЕК «Західукртранс» ставить перед собою наступні цілі: продовжувати нарощувати обсяги перевезень вантажів, збільшити кількість партнерів і клієнтів, охопити ще більший сегмент послуг на українському ринку [1].

Поточні цілі компанії:

- 2) Продовжити подальше розширення клієнтської бази.
- 3) Укласти договір з одним із основних постачальників товарів в ЄС з України

- 4) Отримати додаткове страхування перевезених вантажів.

Крім того, найближчим часом планується розробка та впровадження нової системи навчання персоналу, а також розробка заходів щодо системи оцінки ризиків у діяльності компанії.

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» пропонує широкий асортимент причепів, таких як:

- 13,6-метрові причепа з тентом
- Підвісні причепа для одягу
- 13,6-метрові відкриті бортові причепа

Розсувні причепа

- 13,6-метрові напівпричепа з тентом
- 13,6-метрові причепа з регульованою температурою

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» здійснює перевезення по всій Європі. Через супутник можна щоденно відстежувати один або кілька автомобілів або повний комплект авто. Компанія також пропонує криті залізничні вагони вантажопідйомністю від 30 до 60 тонн на вагон для стандартних вантажів та

спеціальні напіввагони для широких чи негабаритних вантажів.

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» також пропонує складські приміщення для тимчасового зберігання вантажу. Склади компанії розташовані в центрі Польщі, щоб повністю використовувати мережу європейських автомагістралей.

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» створене з метою здійснення підприємницької діяльності для отримання прибутку в інтересах акціонерів товариства, а також його працівників. Підприємство з колективною формою власності об'єднує в одній організаційній структурі різні ланки єдиного виробничо-технологічного ланцюга (рис. 2.3).

Організаційна структура ПрАТ ТЕК «Західукртранс» представлена на рис. 1.1

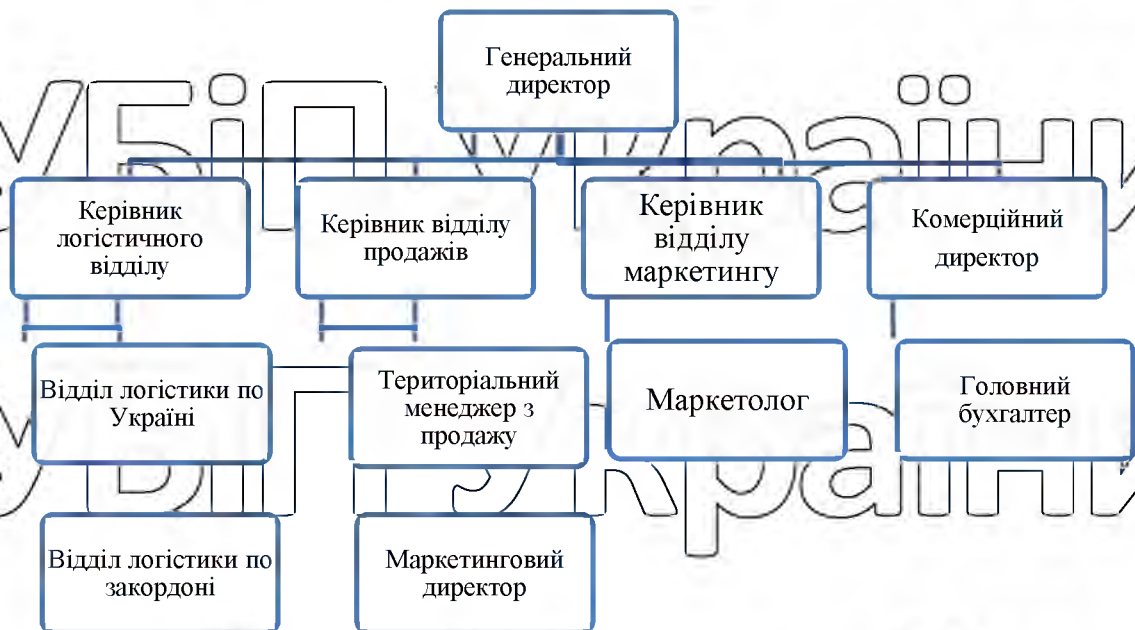


Рисунок 2.3 - Структура управління ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Джерело: ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Організаційна структура управління ПрАТ ТЕК «Західукртранс» є корпоративною, яка є злагодженою та функціональною і не потребує знаних перетворень.

2.2 Аналіз фінансово-господарської діяльності ПрАТ ТЕК

«Західукртранс»

Розпочнемо оцінку діяльності ПрАТ ТЕК «Західукртранс» з аналізу

основних економічних показників за період, що аналізується. Дані занесемо

до аналітичної табл. 2.1

Таблиця 2.1

Основні техніко-економічні показники діяльності ПрАТ ТЕК

«Західукртранс» за 2020-2022 роки

№	Показники	Рік			Абсол. відхил.		Віднос. відхил.	
		2020	2021	2022	2022/ 2021	2021/ 2020	2022/ 2021	2021/ 2020
1	Власний капітал, тис. грн.	15600	15600	15600	0	0	0,00	0,00
2	Обсяг товарної продукції, тис. грн.	520696	625154	883313	258159	104458	-17,10	6,72
3	Виручка від реалізації валової продукції, тис. грн.	561183	670830	956233	285403	109647	42,54	19,54
4	Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	494996	595915	850972	255057	100919	42,80	20,39
5	Валовий прибуток, тис. грн.	66187	74915	105261	30346	8728	40,51	13,19
6	Чистий прибуток (збиток), тис. грн.	51612	22257	91320	69063	-29355	310,30	- 56,88
7	Середньооблікова чисельність працівників, осіб	440	451	444	-7	11	-1,55	2,50
8	Фондоплати праці, тис. грн.	57622	62589	68036	5447	4967	8,70	8,62
9	Фондовіддача, грн	39,76	45,05	57,64	12,60	5,29	27,97	13,30
10	Середньомісячна заробітна плата одного працівника, грн	13095,91	13877,83	15323,42	1445,6	781,92	10,42	5,97

Продовження табл. 2.1								
11	Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн.	305077	254890	246587	-8303	-50187	-3,26	-16,45
12	Середньорічна вартість оборотних коштів, тис. грн.	308294	338843	448122	104279	30549	30,78	9,91
13	Продуктивність праці, тис. грн. /особу	150,43	166,11	237,07	70,97	15,68	42,72	10,43
14	Рентабельність власного капіталу, %	330,85	142,67	585,38	442,71	188,17	310,30	-56,88
15	Рентабельність основної діяльності, %	113,37	112,57	112,37	0,20	-0,80	-0,18	-0,71
16	Рентабельність підприємства, %	10,43	3,73	10,73	7,00	-6,69	187,32	-64,18
17	Дебіторська заборгованість, тис. грн.	127509	134351	301127	166776	6842	124,13	5,37
19	Кредиторська заборгованість, тис. грн.	45853	24329	53619	29290	-21524	120,39	-46,94

Примітка: Розраховано на основі даних підприємства

З табл. 2.1 видно, що:

- чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) у 2021 році становила 670830 тис. грн., що на 109647 тис. грн. (519,54%) більше, ніж у попередньому році. У 2022 році, незважаючи на війну в Україні відбулося збільшення чистого доходу від реалізації послуг внаслідок збільшення попиту на послуги з перевезення;

- собівартість реалізованих послуг 2021 році зросла на 100919 тис. грн. (20,39%) у порівнянні із 2020 роком. У поточному році прослідковується збільшення даного показника, внаслідок збільшення обсягу реалізації паперової продукції

- валовий прибуток (збиток) підприємства у 2021 році становив 74915 тис. грн., що на 8728 тис. грн. більш, ніж у попередньому році. Такі зміни рахуємо позитивними. Також ми бачимо зростання валового доходу і у 2022 році на 50,51 в порівнянні з показниками минулого року що означає збільшення прибутковості ПрАТ ТЕК «Західукртранс».

- у досліджуваного підприємства упродовж період 2020-2022 рр. спостерігаємо зростання чистого прибутку на 310% у 2022 в порівнянні з 2021 роком. Дану тенденцію характеризуємо як позитивну, адже доходи перевищують витрати, які отримує підприємство отримує внаслідок реалізації послуг з перевезення;

середньорічна вартість основних засобів у 2021 році становила 254890 тис. грн., що на 50187 тис. грн. (-16,54%) менше, ніж у 2020 році.

Компанія продала старі автомобілі, які вже були непридатними для надання послуг. У 2022 році даний показник зменшився за рахунок вибуття основних засобів підприємством;

- дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги у 2021 році зросла у порівнянні із 2020 роком на 6842 тис. грн. (5,37%). У 2022 році відбулось збільшення значення даного показника на 166776 тис. грн. в

порівнянні з 2021 роком за рахунок більшого відтермінування заборгованості дебіторами;

- кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги у 2022 році зменшилась на 29290 тис. грн. (3,37%) у порівнянні із попереднім періодом у зв'язку із відтермінуванням виплати коштів кредиторам;

- в 2022 році відбулось зменшення чисельності працівників на 7 працівників порівнянні з 2021 року;

- позитивним є збільшення середньомісячної заробітної плати у 2022 році в порівнянні з 2021 роком на 10,42%;

- вкрай позитивною тенденцією є зростання продуктивності праці, адже через зростання кількості працівників за мінусом тих працівників, що звільнились працівників відбулось зростання продуктивності на 42,72% у 2022

році в порівнянні до 2021; такий ріст засвідчує збільшення ефективності праці працівників.

Позитивною динамікою характеризується збільшення рентабельності діяльності та власного капіталу, що засвідчує збільшення прибутковості компанії у 2022 році. Адже незважаючи на війну компанія не тільки залишилась на плаву, але й отримала покращення показників своєї діяльності.

Наступним проаналізуємо показники фінансових результатів досліджуваного підприємства (табл. 2.2)

Таблиця 2.2

Показники фінансових результатів ПрАТ ТЕК «Західукранс»
за 2020-2022 роки

№	Показник	Рік			Абсол. відхил.		Віднос. відхил.	
		2020	2021	2022	2022/ 2021	2021/ 2020	2022/ 2021	2021/ 2020
1	Чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.	561183	670830	956233	285403	109647	42,54	19,54
2	Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	494996	595915	850 972	255057	100919	42,80	20,39
3	Валовий прибуток (збиток), тис. грн.	66187	74915	105261	30346	8728	40,51	13,19
4	Інші операційні доходи, тис. грн.	38022	13655	95526	81871	-24367	599,57	-64,09
5	Адміністративні витрати, тис. грн.	20617	22272	26804	4532	1655	20,35	8,03
6	Витрати на збут, тис. грн.	0	0	0	0	0	0	0
7	Інші операційні витрати, тис. грн.	25542	34305	67875	33570	8763	97,86	34,31
8	Фінансовий результат від операційної діяльності, тис. грн.	58050	31993	106108	74115	-26057	231,66	-44,89

Продовження табл. 2.2

9	Інші фінансові доходи, тис. грн.	220	141	935	794	-79	0,00	0,00
10	Інші доходи, тис. грн.	5663	2436	4673	2237	-3227	0,00	0,00
11	Фінансові витрати, тис. грн.	656	0	4389	4389	-656	-	-100,00
12	Інші витрати, тис. грн.	0	0	0	0	0	0,00	0,00
13	Фінансовий результат до оподаткування, тис. грн.	63277	30181	111716	81535	-33096	270,15	-52,30
14	Податок на прибуток, тис. грн.	11665	7654	20396	12742	-4011	166,48	-34,38
15	Чистий фінансовий результат (прибуток /збиток, тис. грн.)	51612	22 257	91320	69063	-29355	310,30	-56,88

Примітка. Розраховано на основі даних фінансової звітності підприємства

Отже, дослідивши основні фінансові-економічні показники, ми бачимо їхня покращення в 2022 році в порівнянні з 2021 роком. В основному покращення відбулись в зростанні чистого прибутку на 69063 тис. грн в порівнянні з 2021 роком.

Через високий ріст попиту на послуги з перевезення та перехід більшості підприємств на Захід України відповідно зріс попит на послуги ПрАТ ТЕК «Західукртранс», що й позитивно вплинула на загальні фінансові показники його діяльності.

Ми можемо з упевненістю сказати, що ПрАТ ТЕК «Західукртранс» покращила свої фінансові результати у 2022 році, що є результатом ефективного керівництва та командної роботи менеджменту.

В підсумку проведемо розрахунок показників фінансового стану досліджуваного підприємства (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Показники фінансового стану ПРАТ ТЕК «Західукргранс»
за 2020-2022 роки

Показник	Нормативне значення	Рік			Абсол. відхил.		Віднос. відхил.	
		2020	2021	2022	2022/ 2021	2021/ 2020	2022/ 2021	2021/ 2020
1. Аналіз ліквідності підприємства								
1.1. Коефіцієнт покриття	>1	0,47	0,36	0,31	-0,05	-0,10	-13,99	-22,39
1.2. Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,6-0,8	3,98	3,17	3,54	0,37	-0,81	11,69	-20,34
1.3. Коефіцієнт абсолютної ліквідності	>0 Збільшення	0,17	0,27	2,30	2,03	0,09	765,37	53,84
2. Аналіз платоспроможності (фінансової стійкості) підприємства								
2.1. Коефіцієнт платоспроможності	>0,5	6,72	13,9 3	8,26	-5,66	7,20	-40,66	107,15
2.2. Коефіцієнт фінансування	<1	0,75	0,64	0,53	-0,11	-0,10	16,62	-14,27
2.3. Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	>0,1	0,08	0,10	0,05	-0,05	0,02	-47,51	22,85
2.4. Коефіцієнт маневреності власного капіталу	>0 Збільшення	4,25	5,21	4,33	-0,88	0,96	-16,86	22,64
3. Аналіз ділової активності підприємства								
3.1. Коефіцієнт оборотності активів	Збільшення	1,79	1,70	1,90	0,20	-0,09	11,67	-5,24
3.2. Коефіцієнт оборотності основних засобів	Збільшення	0,17	0,09	0,37	0,28	-0,08	324,11	-48,39
3.3. Коефіцієнт оборотності власного капіталу	Збільшення	0,08	0,09	0,10	0,01	0,01	11,67	15,98
4. Аналіз рентабельності підприємства								
4.1. Коефіцієнт рентабельності активів	>0 Збільшення	66,64	20,8 2	72,96	52,14	45,82	250,42	-68,76

Продовження табл. 2.3

4.2. Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	>0 збільшення	29,17	36,20	36,50	-0,30	-7,03	0,83	24,10
4.3. Коефіцієнт рентабельності продукції	>0 збільшення	113,37	112,57	112,37	-0,20	-0,80	-0,18	-0,71

Примітка. Розраховано на основі даних фінансової звітності підприємства

Отож, дослідивши загальні фінансові показники діяльності, ми бачимо що в компанії зменшується кількість власних коштів, що в підсумку може призвести до протермінування виплат кредиторам. Також негативною тенденцією є зменшення показників ліквідності та платоспроможності, адже з кожним роком зростає сума кредиторської заборгованості.

Позитивним для компанії є ріст рентабельності продукції, активів та капіталу, що свідчить про прибутковість ПрАТ ТЕК «Західукртранс». Керівництву потрібно думати над ефективними шляхами покращення загального фінансового стану та мінімізувати вплив кредиторів на діяльність компанії.

Загалом середня кількість працівників на ПрАТ ТЕК «Західукртранс» складає 444 осіб. Оскільки на підприємстві налагоджена система внутрішньогосподарського зв'язку між відділами це забезпечує його безперервне і ефективне функціонування.

У своїй роботі товариство керується такими законодавчими актами, Конституцією України, Податковим кодексом України, Законами України та прийнятими відповідно до них нормативно-правовими актами, розпорядженнями Кабінету Міністрів України, іншими нормативними актами профільних міністерств та відомств, Статутом підприємства, національними та міжнародними стандартами бухгалтерського обліку тощо.

Таким чином, ПрАТ ТЕК «Західукртранс» займає досить міцні позиції на ринку вантажних перевезень. Саме тому розвиток підприємства з

проаналізованих аспектів можна вважати задовільним.

2.3. Характеристика організації транспортно-логістичного процесу на ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

У досліджуваного підприємства структура управління поділена на відділи, керівники яких відповідають за ефективність та результативність своїх відділів і підприємства в цілому. Внутрішнє управління у ПрАТ ТЕК «Західукртранс» є на чіткому підпорядкуванні працівників та менеджерів, які щотижня на нарадах звітують керівнику свого відділу про об'єм виконаної роботи.

Процес управління транспортною логістикою для ПрАТ ТЕК «Західукртранс» перебуває у значній залежності від роботи транспортного цеху. Детальніше структуру управління транспортним забезпеченням ПрАТ ТЕК «Західукртранс» наведено на рисунку 2.4.

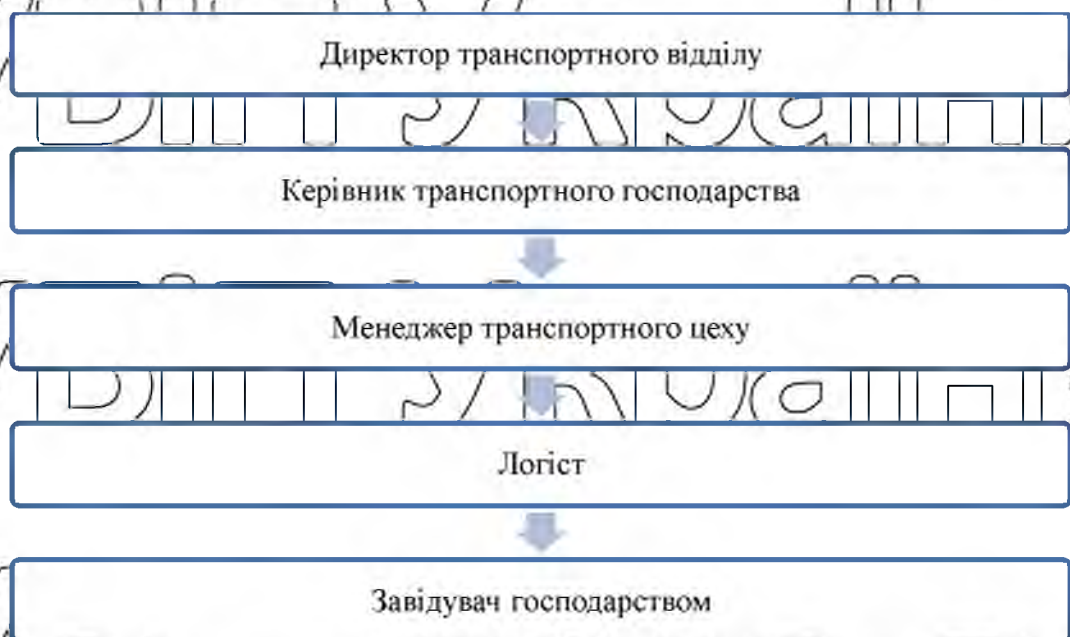


Рисунок 2.4 – Структура управління транспортним забезпеченням ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Джерело: ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Однією з тенденцій у сфері управління транспортною логістикою у ПрАТ ТЕК «Західукртранс» вважається аналіз транспортування вантажів,

який необхідний для оптимізації маршрутів, формування графіків перевезень, поліпшення парку транспортних засобів або дослідження діяльності перевізників, що залучаються. Стратегічний аналіз необхідний для прийняття довгострокових рішень, оперативний аналіз дає можливість шукати ефективні приватні рішення.

Залежно від вигол замовника та умов перевезення, ПрАТ ТЕК «Західукртранс» використовує кілька схем роботи (рис. 2.5).



Рисунок 2.5. Взаємини експедитора з вантажовласником та ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Джерело: ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Проаналізувавши розглянуті схеми роботи, можна зробити однозначний висновок про те, що область перетину основних економічних інтересів учасників торговельно-транспортних відносин формується між вантажовласниками та перевізниками, між вантажовласниками та експедиторськими компаніями, між експедиторськими підприємствами та перевізниками.

Таким чином, для підвищення ефективності логістичної діяльності та функціонування ПрАТ ТЕК «Західукртранс» загалом необхідно звернути

увагу на відкритті нових компаній на ринку ЄС. Особливу увагу слід приділити розробці маршруту із мінімальними витратами. При ефективному управлінні це допоможе знизити вартість компанії та збільшити прибуток.

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» є транспортною компанією, яка проводить низку операцій. Послуги представлені у таблиці 2.5.

Таблиця 2.5
Послуги ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

№	Послуги ПрАТ ТЕК «Західукртранс»
1	Планування та здійснення перевезення. Після надходження заявки від замовника підприємство прораховує вартість перевезення та озвучує клієнту. Експедитор надає всі послуги зі складання документації, товарно-транспортних накладних та договорів. Після прибуття вантажу вантажоодержувачу, експедитор повинен провести всі роботи, які стосуються розвантаження, складування, оформлення і т.д.
2	Складські операції, пов'язані як безпосередньо з процесом транспортування вантажу, так і з його складським зберіганням. Існують спеціальні склади та розподільні центри в яких вантаж з тієї чи іншої причини чекає на відправку. Зберігання вантажу може бути через відсутність транспорту, якщо виникли проблеми з тими чи іншими документами, якщо завантаження або розвантаження не призначено точної дати або дату перенесено.
3	Приведення товару у транспортабельний стан. Упаковка, маркування, зовнішній вигляд вантажу, достовірність габаритів тощо. Це лягає на плечі експедитора, він повинен перевірити всі необхідні нюанси. У разі пошкодження тари, упаковки або контейнера, експедитор зобов'язаний усунути всі дефекти. За псування зовнішнього вигляду товару, замовник має право відмовитися та повернути вантаж відправнику вантажу.
4	Оформлення документів, передачі їх надалі до митного органу. Також, експедитор зобов'язаний спостерігати за рухами вантажу під час перевезення та контролювати час передачі товару вантажоодержувачу. Експедитору необхідно мати партнерські зв'язки в країні походження вантажу з метою економії коштів і чаєу, а також експедитор повинен ретельно спрацювати весь маршрут доставки.

Джерело: ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» давно співпрацює з певними транспортними компаніями або клієнти самі надсилають машину. Тим не менш, компанія допускає можливість розгляду нових комерційних пропозицій від транспортних компаній.

Транспортні компанії та фірми причетні до завдання шкоди, відшкодовують його згідно з встановленими правилами, дотримуючись прописаних пунктів у договорі про співпрацю. За затримку доставки вантажу транспортні підприємства міста і фірми причетні до затримки виплачують

неустойку у вигляді 15% вартості вантажу кожену добу затримки, або виплачують фіксовану суму штрафу, зазначену у договорі про співпрацю з ПрАТ ТЕК «Західукртранс».

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» має право розпоряджатися вантажем, перервати транспортування, змінити маршрут та адресу доставки вантажу.

Розпорядні права завод втрачає після того, як товарно-транспортна накладна потрапила до рук вантажоодержувачу, з цього моменту щось змінити в доставці може лише вантажоодержувач.

У таблиці 2.6 представлені популярні напрями та вартість одного транспортування.

Таблиця 2.6

Популярні напрями та вартість одного транспортування вантажу для

ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

№	Популярні напрями перевезення		Кілометраж, км	Вартість за 1 км., грн	Повна вартість, грн
	Пункт відправки	Пункт доставки			
1	Київ	м. Миронівка, Київська область	106	15	1590
2	Київ	м. Миколаїв	480	14	6720
3	Київ	с. Васильківці, Тернопільська область	443	14	6202
4	Київ	м. Одеса	474	14	6636
5	Київ	м. Кривий Ріг	427	14	5978
6	Київ	м. Запоріжжя	548	14	7672
7	Київ	м. Львів	539	14	7546
8	Київ	м. Ужгород	813	14	11382
9	Київ	м. Чернігів	156	15	2340
10	Всього за місяць			127728	
11	Всього за рік			1532736	

Джерело: ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

У витрати на транспорт входять витрати на надання послуг із завантаження та розвантаження продукції з транспортного засобу.

Щорічно в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» витрати на надання послуг транспортно-експедиторських компаній збільшуються, це призводить до того, що компанії вигідніше буде придбати власний автотранк.

2.4. Оцінка ефективності логістичної системи на підприємстві

На даний час послуги ПрАТ ТЕК «Західукртранс» знаходяться на стадії росту, яка супроводжується збільшенням продажів та попиту зі сторони споживачів.

Для того щоб максимально продовжити етап росту, ПрАТ ТЕК «Західукртранс» використовує декілька стратегій:

- 1) покращує якість товару, надає йому нових якостей і зміцнює своє положення на ринку;
- 2) розширює номенклатуру видів продукції, щоб захистити основний товар;
- 3) розширює наявні канали збуту і знайти нові;
- 4) знижує ціни, щоб привернути споживачів, для яких їх рівень являється домінуючим фактором придбання товару.

Пропонуємо дослідити структуру послуг компанії (рис. 2.6).

Отож, ми бачимо, що лівову частку у структурі послуг займають міжнародні перевезення, частка яких в середньому за три роки становить 50%.

ПрАТ ТЕК «Західукртранс» на етапі росту повинно розв'язати проблему вибору між великою часткою ринку й високими поточними прибутками. Вкладаючи гроші в удосконалення товару, стимулювання його збуту й розподіл, воно може зайняти панівне становище на ринку. Але при цьому ПрАТ ТЕК «Західукртранс» відмовляється від негайного прибутку в надії одержати набагато більший дохід від упровадження перспективних стратегій.

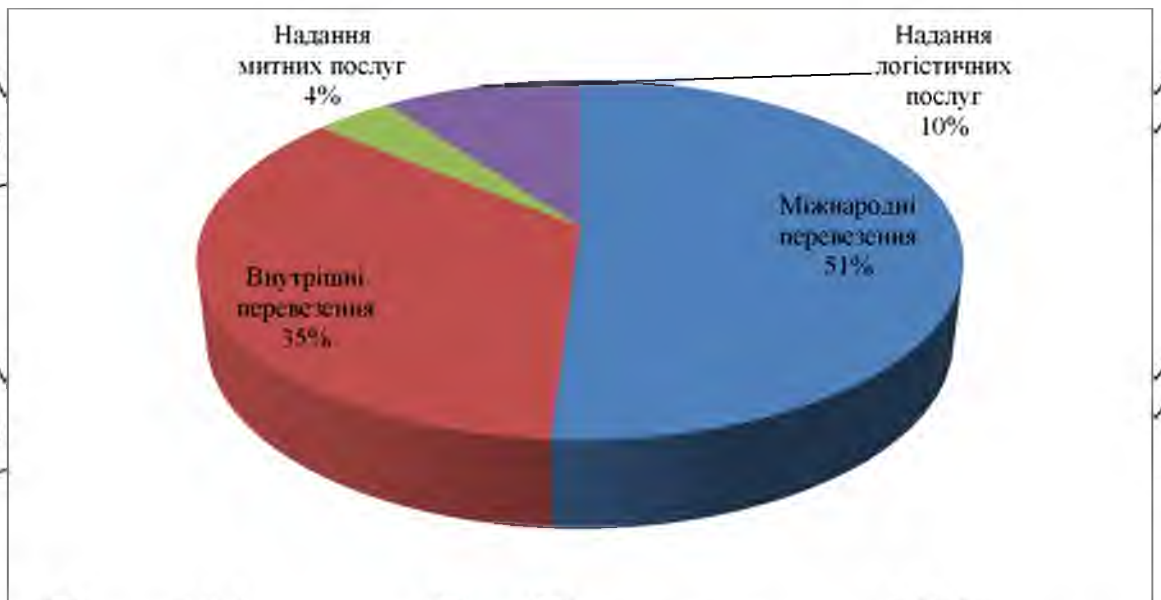


Рисунок 2.6 – Структура послуг ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Джерело: ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Менеджери з перевезень відповідають за організацію перевезень. У

посадові обов'язки менеджера з перевезень у ПрАТ ТЕК «Західукртранс» входить:

1) організація доставки вантажу, його навантаження, зберігання, виконання інших робіт з вантажем таким чином, щоб вантаж був доставлений отримувачу вантажу вчасно (в ті терміни, що визначені договором перевезення вантажів, договором транспортної експедиції та іншими договірними зобов'язаннями з вантажовласниками) та в безпеці (без погіршення його споживчих властивостей та без наднормативних втрат);

2) координація взаємодії всіх сторін-учасників доставки вантажів;

3) складання економічно та технологічно обґрунтованих транспортно-технологічних схем та маршрутів доставки вантажів з урахуванням вимог та побажань вантажовласників;

4) організація виконання послуг з приймання вантажів, їх перевезення та видачі у визначеному порядку;

5) організація фрахтування транспортних засобів;

6) наявність відправного (експедиторського) маркування вантажів;

7) наявності відбитків та пломб на перевізних засобах, холодильних камерах, контейнерах та інших ємностях та приміщеннях для зберігання;

8) стани транспортних засобів, а також справність тари та упаковки;

9) відстеження вантажу;

10) процесу виконання вантажно-розвантажувальних, перевалочних, перевантажувальних, пакувальних та складських робіт;

11) дотримання умов та термінів зберігання та видачі вантажів.

12) забезпечення дотримання умов договорів у ході транспортно-експедиційного обслуговування, вимог нормативних правових актів та

міжнародних договорів з питань транспортно-експедиторської діяльності та перевезення, безпеки праці, санітарної, пожежної, екологічної та іншої безпеки;

13) оформлення товарно-транспортних та інших супровідних документів на всіх стадіях реалізації транспортно-технологічних схем та маршрутів доставки вантажів;

14) оформлення документів, пов'язаних зі страхуванням вантажів;

15) інформування власників вантажів про їх рух;

16) облік необхідної комерційної документації;

17) ведення справ відповідно до претензій.

Однією з тенденцій у сфері управління транспортною логістикою у ПрАТ ТЕК «Західукртранс» вважається аналіз транспортування вантажів,

який необхідний для оптимізації маршрутів, формування графіків перевезень,

поліпшення парку транспортних засобів або дослідження діяльності перевізників, що залучаються. Стратегічний аналіз необхідний для прийняття

довгострокових рішень (про основних перевізників, постійних маршрутах, закупівлі чи модернізації транспортних засобів), оперативний аналіз дає

можливість шукати ефективні приватні рішення.

Оцінка внутрішнього середовища ПрАТ ТЕК «Західукртранс» зроблена за методикою SWOT-аналізу, який за своєю сутністю є діагнозом стартових

умов для розвитку галузі. Стратегічна матриця SWOT-аналізу досліджуваної компанії представлена в таблиці 2.7.

Таблиця 2.7

SWOT-аналіз ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Назва поля		Назва поля	
Сильні сторони		Слабкі сторони	
<ol style="list-style-type: none"> 1. ПрАТ ТЕК «Західукртранс» є відомою транспортною компанією в Україні 2. Висока якість послуг 3. Широкий спектр послуг та широкий вибір 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Попит на послуги характеризується сезонністю. 2. Збільшення ціни на паливо-мастильні матеріали. 	
Ринкові можливості		Ринкові загрози	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Збільшення попиту на перевезення. 2. Розширення логістичної мережі та вихід на зарубіжні ринки. 3. Активна інвестиційна діяльність, спрямована на збільшення продуктивності, розширення асортименту послуг, підвищення якості, дозволить збільшити обсяг збуту логістичних послуг. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Зростання конкуренції з боку інших компаній 2. Посилення правового регулювання з боку держави 3. Зміна смаків потенційних та фактичних споживачів 	

Джерело: створено автором за даними ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Отже, ПрАТ ТЕК «Західукртранс» має значні переваги на ринку, що проявляються в його сильних сторонах та ринкових можливостях. Слабкі сторони та загрози пов'язані з впливом зовнішнього середовища.

В підсумку пропонуємо оцінити ефективність логістичної системи на підприємстві дослідивши динаміку його чистого прибутку за останні п'ять років (рис. 2.6.)

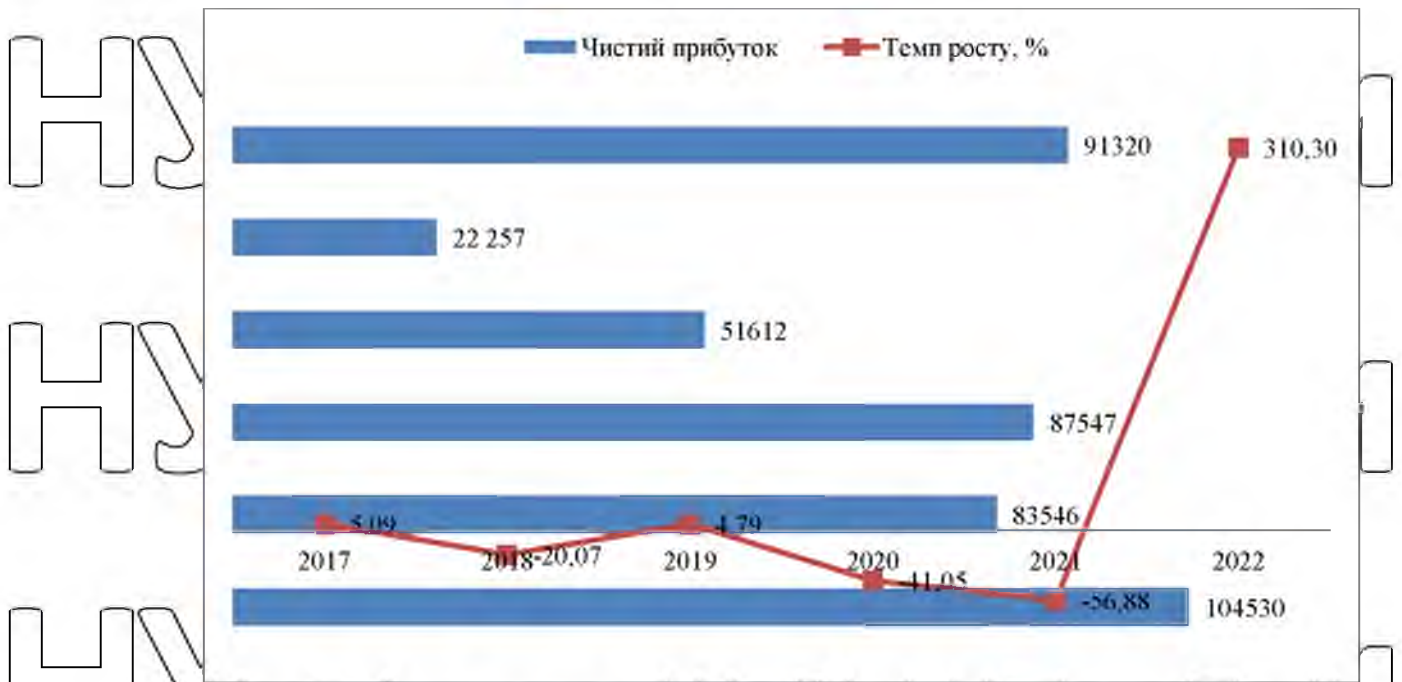


Рисунок 2.7 – Динаміка чистого прибутку ПрАТ ТЕК «Західукртранс» за період 2017-2023 рр, тис. грн

Джерело: ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Отже, як ми можемо побачити з графіка, чистий дохід ПрАТ ТЕК «Західукртранс» до 2022 року зростав в межах 4-5%, у 2020 році, через Пандемію Коронавірусу він упав на 41,05%, дана тенденція погіршилась ще в 2021 році (-56,88%). Різкі позитивні зміни ми бачимо у 2022 році – 310,3% ріст в порівнянні з минулим роком. Саме із впровадженням ефективнішої системи управління логістикою результати компанії покращились. Проте, незважаючи на такий позитивний ріст, в нас є кілька пропозицій для ПрАТ ТЕК «Західукртранс», які допоможуть оптимізувати витрати та які власне розглянемо в наступному розділі.

Висновки по 2 розділу

В другому розділі нами було проведено аналіз системи перевезення ПрАТ ТЕК «Західукртранс».

Протягом 25 років ПрАТ ТЕК «ЗахідУкрТранс» є одним з лідерів на ринку міжнародних автомобільних перевезень в Україні

Вантажівки компанії виконують доставку вантажів з країн ЄС в Україну і в зворотному напрямку, в межах країн ЄС та внутрішні переміщення - по території України.

Отже, дослідивши основні фінансові-економічні показники, ми бачимо їхня покращення в 2022 році в порівнянні з 2021 роком. В основному покращення відбулись в зростанні чистого прибутку на 69063 тис. грн в порівнянні з 2021 роком.

Через високий ріст попиту на послуги з перевезення та перехід більшості підприємств на Захід України відповідно зріс попит на послуги ПрАТ ТЕК «Західукртранс», що й позитивно вплинула на загальні фінансові показники його діяльності.

Однією з тенденцій у сфері управління транспортною логістикою у ПрАТ ТЕК «Західукртранс» вважається аналіз транспортування вантажів, який необхідний для оптимізації маршрутів, формування графіків перевезень, поліпшення парку транспортних засобів або дослідження діяльності перевізників, що залучаються.

Досліджено, що саме із впровадженням ефективнішої системи управління логістикою результати компанії покращились. Проте, незважаючи на такий позитивний ріст, в нас є кілька пропозицій для ПрАТ ТЕК «Західукртранс», які допоможуть оптимізувати витрати та які власне розглянемо в наступному розділі.

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ НА ПРАТ ТЕК «ЗАХІДУКРТРАНС» В УМОВАХ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТУ ПОСЛУГ

3.1. Вибір ефективних транспортних засобів для використання перевезень вантажу у міжнародному сполученні

В даному розділі пропонується дослідити міжнародні логістичні перевезення двигунів ПрАТ ТЕК «Західукртранс» за напрямом Київ-Росток і Ростов-Київ та на основі даного аналізу запропонувати шляхи зменшення витрат на рейс.

Міжнародні перевезення двигунів з України до Німеччини здійснюватимуться переважно автомобільним транспортом MAN TGX.

Так як вантажний автомобіль ніколи не їздить назад порожній, логісти компанії завжди шукають йому вантаж назад.

Пошук зворотного завантаження ПрАТ ТЕК «Західукртранс» шукає з дотриманням наступних правил:

1. Місце завантаження повинно знаходитися в радіусі 200-300 км, щоб мінімізувати витрати на переїзд.
2. Оплату за свої послуги потрібно брати з передоплатою мінімум 50%.
3. Вантаж теж має значення, якщо машина приїхала в Німеччину з паркетною дошкою, то їхати назад з продуктами харчування вона не може, бо для цього необхідні спеціальні морозильні камери.
4. Подати заявку на пошук завантаження, як на польському сайті перевізників, так і на українському, бо як вантажоотримувач так і вантажовідправник можуть займатися пошуком автотранспорту на завантаження.

Отже розпочнемо з побудови схеми імпортного перевезення з м. Росток в Київ, вантаж, який перевозитиметься – паркетна дошка (див. рис. 3.1).



Рисунок 3.1 Схема імпортих перевезень ПрАТ ТЕК «Західукртранс» з м. Росток до м. Київ

Отож перейдемо до аналізу протяжності маршруту (табл. 3.1)

Таблиця 3.1
Протяжність маршруту ПрАТ ТЕК «Західукртранс» Київ – Росток

Країна	Довжина ділянки маршруту, км
Україна	486
Польща	820
Німеччина	248
Всього	1554

Таблиця 3.2

Протяжність маршруту ПРАТ ТЕК «Західукргранс» Росток - Київ

Країна	Довжина ділянки маршруту, км
Німечинна	260
Польща	889
Німечинна	511
Всього	1660

Згідно нормативів міжнародних перевезень, нами була взята швидкість перевезення 80 км/год, кількість годин, які водій має перебувати в дорозі 9 год,

15 год – відпочинок [26]. Наступним проаналізуємо режим руху та відпочинку

водія (див. табл. 3.3)

Таблиця 3.3

Режим роботи та відпочинку 1 водія при виконання зворотного рейсу

Доба	Період часу	Населений пункт	Час виконання операцій	Пройдена відстань, км
Київ-Росток				
1 доба	24	Пілява	9 год	720
2 доба	24	Альтентрептов	9 год	720
3 доба	24	Росток	1 год 20 хв	134
Росток-Київ				
1 доба	24	Цехоцинек	9 год	720
2 доба	24	Олевськ	9 год	720
3 доба	24	Київ	3 год 15 хв	220

Наступним розрахуємо загальні витрати на виконання оборотного рейсу:

$$C_{сз} = ОК \text{ мін} * Н_{сз} / 100$$

ОК мін – мінімальний оклад, грн

Н_{сз} – норматив відрахувань на соціальні заходи, %

$$C_{сз} = (6700 * 0,35) / 100 = 23,45 \text{ грн}$$

Далі розрахуємо витрати на відрядження (табл. 3.4)

Таблиця 3.4

Витрати на відрядження ПрАТ ТЕК «Західукргранс» Київ-Росток та Ростов - Київ

Ділянка маршруту	Кількість діб	Норматив відшкодувань грн/добу	Розмір відшкодувань
Пілява	1	2300	2300
Альєнтрєптов	1	2300	2300
Росток	1	2300	2300
Цехоцинек	1	2300	2300
Олевськ	1	2300	2300
Київ	1	2300	2300
Всього	6	-	13800

Отже на основі витрат на відрядження підраховуємо розмір фонду заробітної плати воля:

$$\text{ФЗП} = \text{ОК мін} + \text{Ссз} + \text{Свідр}$$

Свідр - витрати на відрядження, грн

$$\text{ФЗП} = 6700 + 23,45 + 13800 = 20523,45 \text{ грн}$$

Далі перейдемо до розрахунку витрат на паливо. Вартість палива в країнах в ЄС в середньому 2 євро, а це по курсу НБУ = $2 * 36,38 = 72,76$ грн /

літр. Обсяг дозволеного ввезеного палива – повний бак, в нашому випадку це

600 літрів, які можна купити в Україні, вартістю – 53,9 грн/л.

Отже розрахунок витрат на паливо по маршруту Київ-Росток та Ростов - Київ представимо у таблиці 3.5

НУБІП УКРАЇНИ

Таблиця 3.5
Витрати на паливо по маршруту ПрАТ ТЕК «Західукртранс» Київ-Росток та Ростов – Київ

Країна	Відстань, км	Об'єм, т	Транспортна робота, ткм	Витрати на виробі, л	Додаткові витрати	Всього витрати	Зурахування обмеження, +	Ціна 1 л. палива, грн л	Сума витрат, грн
			$W=L*Q$	$H_{пал}/100*$ L	$H_{д}/100*$ W	Σ		Ц _п	$\Sigma*$ Ц _п
Київ-Росток									
Україна	720	24	17280	180	224,64	404,64	180	53,9	9702
Польща	720		17280	180	224,64	404,64	180	53,9	9702
Німеччина	134		3216	33,5	41,808	75,308	33,5	53,9	1805,65
Разом									21209,7
Росток-Київ									
Німеччина	720	24	17280	180	224,64	404,64	207	53,9	11157,3
Польща	720		17280	180	224,64	404,64	207	72,76	15061,3
Німеччина	220		5280	55	68,64	123,64	35	72,76	4001,8
Разом									30220,4
Разом для оборотного рейсу									51430,1

Отже всього витрати становитимуть 51430,1 грн

Витрати на мастильні та експлуатаційні матеріали визначають за формулою

$$C_{мас} = СП * V_{мас} / 100$$

$$C_{мас} = 51430,1 * (12/100) = 6171,61 \text{ грн}$$

Наступним порахуємо витрати на шини

$$C_{ш} = (L * (H_{шн} * C_{ш} * \eta_{км} * 1,1 + H_{шп} * C_{шп} * \eta_{км}) / 1000 * 100$$

$N_{шп}$, $N_{шп}$ – норматив відрахувань на відновлення шин, 0,95

$C_{шп}$, $C_{шп}$ – ціна комплекту шин

$M_{км}$, $п_{км}$ – кількість шин встановлених

$$C_{ш} = (3214 * (0,95 * 26800 * 1 * 1,1 + 1,05 * 26800)) / 1000 * 100 = 904,41 \text{ грн}$$

Амортизаційні відрахування становлять

$$A_{в} = (3214 * 0,1 * 1480000 * 1) / 1000 * 100 = 4756,72$$

Витрати на обслуговування становитимуть 2500 грн. Витрати на митне оформлення 4500 грн, які включають роботу з оформленням 3000 грн (експорт та імпорт), Т1 – 700 грн, платні дороги – 700 грн.

Загальногосподарські витрати складають 15% від загальних витрат, а це у нашому випадку дорівнює:

$$C_{зг} = 90786,29 * 0,15 = 13617,94$$

В підсумку розглянемо загальні витрати (табл. 3.6)

Таблиця 3.6

Загальні витрати на виконання оборотного рейсу з 1 водієм ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Стаття витрат	Витрати, грн
Фонд заробітної плати	20523,45
Витрати на автомобільне паливо	51430,1
Витрати на мастильні матеріали	6171,61
Витрати на сервісне обслуговування	2500
Витрати на відновлення та ремонт шин	904,41
Витрати на оформлення перевезення	4500
Амортизаційні витрати	4756,72
Загальногосподарські витрати	13617,94
Загальні витрати	104404,23

Отже, всього витрати на рейс Київ-Росток та Ростов – Київ становлять 104404,23 щоб дізнатись де можна оптимізувати витрати, пропонуємо дослідити загальну структуру витрат (рис. 3.2)

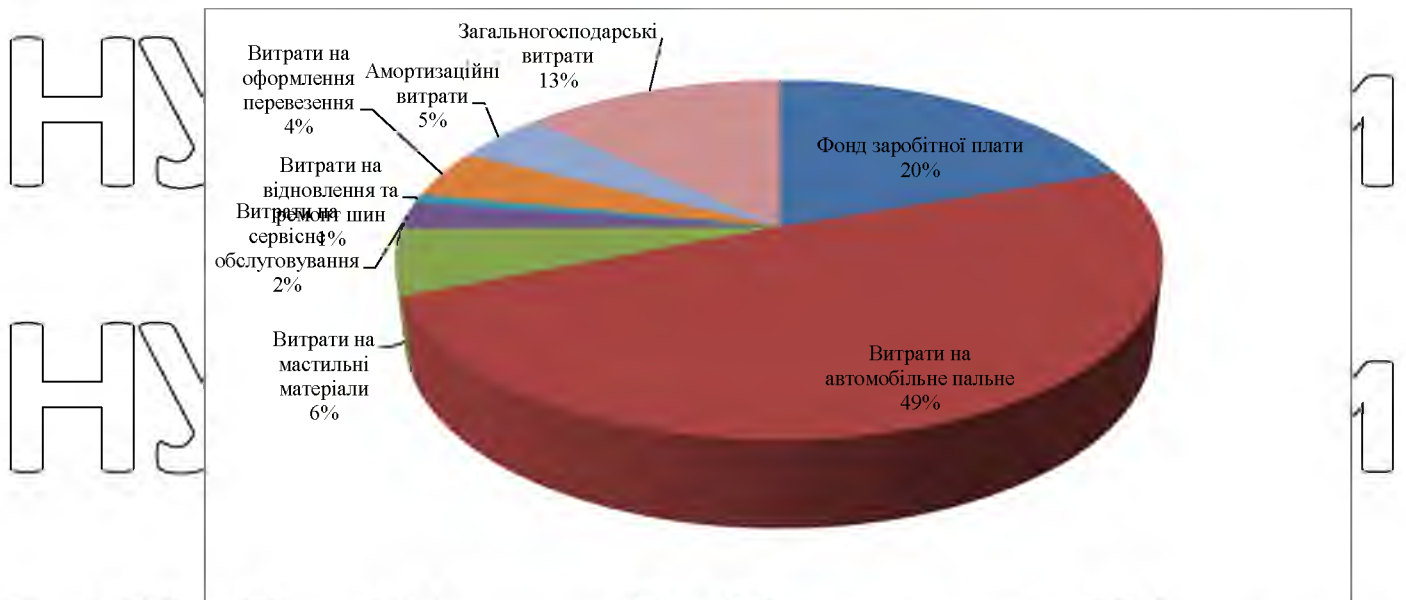


Рисунок 3.2 – Структура витрат на рейс ПрАТ ТЕК «Західукртранс» Київ-Росток та Росток – Київ

Отже, ми бачимо, що витрати на паливе складають 49% та фонд заробітної плати – 20%, саме тут потрібно знайти оптимальне рішення.

Для того, щоб перш за все оптимізувати ціни на перевезення, ПрАТ ТЕК «Західукртранс» потрібно укласти договір з компанією-постачальником пального та зафіксувати ціни на певний період часу

Фіксування ціни на паливе дасть змогу ПрАТ ТЕК «Західукртранс» не бути залежним від зміни цін.

Наступним пропонуємо скористатися знижкою для корпоративних клієнтів, до прикладу мережа «WOG» має знижку для корпоративних клієнтів 6% від ринкової ціни. Тобто можна зекономити вже 6% від вартості бензину

[27].

Також доцільним є економія коштів на паливе шляхом вибору іншого транспортного засобу, споживання пального в якого становитиме 23 л/100 км

[28].

Теж доцільним буде зменшення окладу за добу, який компанія платить водію з 2300 до 2150 грн, що теж оптимізує витрати на перевезення [29].

Отже пропонується подати наші заходи у вигляді таблиці 3.7.

Таблиця 3.7

Заходи щодо оптимізації витрат на перевезення ПрАТ ТЕК
«Західукртранс» за напрямком Київ-Росток та Ростов – Київ

Заходи	Результат
Фіксування ціни на пальне	дозволить компанії уникнути ризиків з підвищенням цін на пальне
Знижки на пальне	Корпоративна знижка на пальне від компанії WOG у розмірі 6%
Економія витрат на щодобовою оплату праці водію	Зменшення витрат до 2200 за добу
Виділення іншого АТЗ	З меншою витратою палива - 23 л/ 100 км та об'ємом бака - 700 л

В підсумку визначимо основні перспективи для ПрАТ ТЕК «Західукртранс».

Створення вільної та єдиної митної зони на завжди б використало таке поняття як черги на кордоні та затримки у доставці. Міжнародні перевезення в напрямку Київ-Росток здійснювались би як мінімум на один день швидше та відповідно скоротилися витрати як компанії так і замовника.

Пришвидшення митного оформлення та збільшення пропускної здатності митних постів дозволило б зменшити простой машин на кордоні та збільшити швидкість доставки вантажу.

З ростом та розвитком економіки як України так і Німеччини активізується промисловість, торгівля та послуги, які в свою чергу призвели до росту попиту на міжнародні перевезення. Через ріст економіки та торгівлі відбувається збільшення попиту і на перевезення.

Митні дозволи є таким собі якорем для українських перевізників, який їх стримує. А видача необмеженої кількості дозволів, дозволила б компаніям заробляти у сезон, бо як відомо саме в цей період найбільший попит на міжнародні перевезення та майже повна відсутність дозволів на ринку.

З розвитком інноваційної сфери може відбутися і переорієнтування міжнародних перевезень, до прикладу поява на ринку компактних

автомобільних засобів дозволить перевозити паркетні дошки з України в Німеччину в більшій кількості, так як основним обмеженням є вага.

3.2. Розрахунок витрат на виконання оборотного рейсу з урахуванням запропонованих заходів щодо його удосконалення

Згідно запропонованих заходів пропонуємо поррахувати витрати ПрАТ ТЕК «Західукртранс» на рейс Київ-Росток та Ростов-Київ. Розпочнемо з витрат на відрядження (табл. 3.8)

Таблиця 3.8

Витрати ПрАТ ТЕК «Західукртранс» на відрядження
Київ-Росток та Ростов-Київ

Ділянка маршруту	Кількість діб	Норматив відшкодувань грн/добу	Розмір відшкодувань
Гарволін	1	2150	2150
Кліпгаузен	1	2150	2150
Росток	1	2150	2150
Вроцлав	1	2150	2150
Ковель	1	2150	2150
Київ	1	2150	2150
Всього	6	-	12900

Отож на основі витрат на відрядження підрахуємо розмір фонду заробітної плати водія:

$$\text{ФЗП} = \text{ОК мін} + \text{Ссз} + \text{Свідр}$$

Свідр - витрати на відрядження, грн

$$\text{ФЗП} = 6700 + 23,45 + 12900 = 19623,45 \text{ грн}$$

Далі перейдемо до розрахунку витрат на паливо. Вартість палива в країнах в ЄС є незмінна = 72,76 грн / літр. Обсяг дозволеного ввезеного палива – повний бак, які можна купити в Україні, вартістю – 50,84 грн/л. (врахуванням знижки 6%)

Отож оптимізований розрахунок витрат на паливо по маршруту Київ-Росток та Ростов – Київ представимо у таблиці 3.9

Таблиця 3.9

Витрати на паливо ПрАТ ТЕК «Західуктранс» по маршруту Київ-

Росток та Ростов – Київ

Країна	Відстань, км	Об'єм, т	Транспортна робота, ткм	Витрати на пробіг, л	Додаткові витрати	Всього витрати	З урахування обмеження,	Ціна 1 л. палива, грн/л	Сума витрат, грн
	L	Q	W=L*Q	$\frac{H_{\text{пал}}}{100} * L$	$\frac{H_w}{100} * W$	Σ	Σ^*	Ц _л	$\Sigma^* * Ц_{л}$
Київ-Росток									
Україна	720		17280	165,6	224,64	390,24	165,6	53,9	8925,84
Польща	720	24	17280	165,6	224,64	390,24	165,6	53,9	8925,84
Німеччина	134		3216	30,82	41,808	72,628	30,82	53,9	1661,22
Разом									19512,9
Росток-Київ									
Німеччина	720		17280	165,6	224,64	390,24	207,6	53,9	11157,3
Польща	720	24	17280	165,6	224,64	390,24	129,6	53,9	6953,1
Німеччина	220		5280	50,6	68,64	119,24	55,6	72,7	4001,8
Разом									22112,2
Разом для оборотного рейсу									41625,1

Витрати на мастильні та експлуатаційні матеріали визначають за формулою

$$C_{\text{мас}} = \text{СП} * V_{\text{мас}} / 100$$

$$C_{\text{мас}} = 41625,1 * (12/100) = 4995,01 \text{ грн}$$

Отож всього витрати становитимуть 41625,1 грн

Наступним поррахуємо витрати на шини

$$C_{ш} = (L * (N_{ша} * C_{ша} * n_{км} * 1,1 + N_{шп} * C_{шп} * n_{кп}) / 1000 * 100$$

$N_{ша}$, $N_{шп}$ – норматив відрахувань на відновлення шин – 0,95

$C_{ша}$, $C_{шп}$ – ціна комплекту шин

$N_{км}$, $n_{кп}$ – кількість шин встановлених

$$C_{ш} = (3214 * 0,95 * 26800 * 1 * 1,1 + 1,05 * 26800) / 1000 * 100 = 904,41 \text{ грн}$$

Так як нами був запропонований інший вантажний автомобіль, ціна якого є меншою ніж попереднього, отже змінилась сума амортизаційних

відрахувань.

Амортизаційні відрахування становлять

$$A_v = (3214 * 0,1 * 1380000 * 1) / 1000 * 100 = 4435,32$$

Витрати на обслуговування становитимуть 2500 грн. Витрати на митне оформлення 4500 грн, які включають роботу з оформленням 3000 грн (експорт та імпорт), Т1 – 700 грн, платні дороги – 700 грн.

Загальногосподарські витрати складають 15% від загальних витрат, а це у нашому випадку дорівнює:

$$C_{зг} = 78853,29 * 0,15 = 11787,49$$

В підсумку розглянемо загальні оптимізовані витрати ПрАТ ТЕК

«Західукртранс» (табл. 3.10)

Таблиця 3.10

Загальні витрати ПрАТ ТЕК «Західукртранс» оптимізованого оборотного рейсу з 1 водієм

Стаття витрат	Витрати, грн
Фонд заробітної плати	19623,45
Витрати на автомобільне паливо	41625,1
Витрати на мастильні матеріали	4995,01
Витрати на сервісне обслуговування	2500
Витрати на відновлення та ремонт шин	904,41
Витрати на оформлення перевезення	4500
Амортизаційні витрати	4435,32
Загальногосподарські витрати	11787,49
Загальні витрати	90370,78

Отже, враховуючи наші заходи, оптимізовані витрати на рейс Київ-Росток та Ростов – Київ становлять 90310,78 грн., що на 14033,5 грн менше ніж від попереднього рейсу. Загальну візуалізацію економії за статтями витрат зобразимо на рисунку 3.3

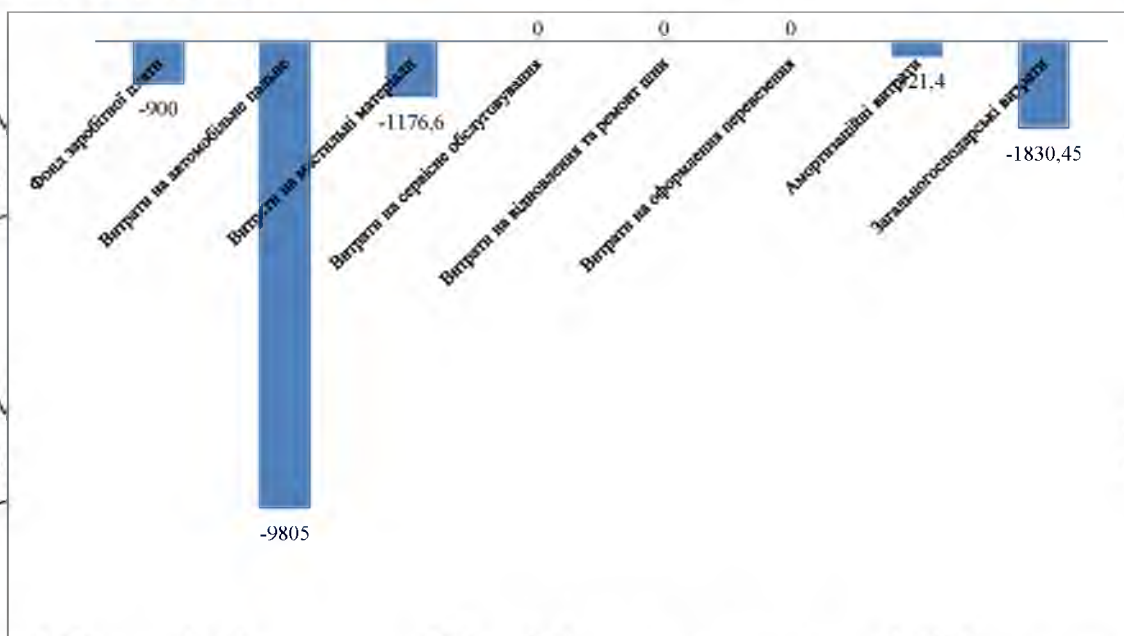


Рисунок 3.3 Економія витрат ПрАТ ТЕК «Західукртранс» на рейс Київ-Росток та Ростов – Київ

Отже, ми бачимо, що найбільша економія ПрАТ ТЕК «Західукртранс» становить на витратах на паливо 9805 грн, адже вантажівка майже усю відстань буде їздити на українському дизелі. Наступним ідуть загальногосподарські витрати 1830,45 та трійку лідерів закриває фонд заробітної плати – 1176,6 грн. Загальна сума економії ПрАТ ТЕК «Західукртранс» складала 14033 грн, а це на 13% менше ніж перед оптимізацією витрат на цей рейс.

3.3. Дослідження факторів впливу на загальні витрати виконання оборотного рейсу з використанням математичної теорії експеримент

Отож розпочнемо з виділення факторів, які найбільше впливають на вартість перевезення (див. табл. 3.11)

Таблиця 3.11
Інтервали змінювання факторів

Фактори	Мінімум (X _{imin})	Максимум (X _{imax})	Нульовий рівень (X _{0i})	Напівдіапазони зміни фактору Δx _i
Витрати на автомобільне паливо, грн	19623,5	20523,45	20073,45	225
Фонд заробітної плати, грн	41625,1	51430,1	46527,6	2451,25
Витрати на мастильні матеріали, грн	4995,01	6171,61	5583,31	294,15

Далі наведемо організацію матриці ПФЕ (див. табл. 3.12)

Таблиця 3.12

Організація матриці ПФЕ

№п/п	Кодові значення факторів				Натуральні значення факторів		
	x ₀	x ₁	x ₂	x ₃	x ₁ , грн	x ₂ , грн	x ₃ , грн
1	1	1	1	1	41625,1	19623,5	4995,01
2	1	-1	1	1	41625,1	19623,5	4995,01
3	1	1	-1	1	41625,1	19623,5	4995,01
4	1	-1	-1	1	41625,1	19623,5	4995,01
5	1	1	1	-1	41625,1	19623,5	4995,01
6	1	-1	1	-1	41625,1	19623,5	4995,01
7	1	1	-1	-1	41625,1	19623,5	4995,01
8	1	-1	-1	-1	41625,1	19623,5	4995,01
9	1	1,215	0	0	41625,1	19623,5	4995,01
10	1	-1,215	0	0	41625,1	19623,5	4995,01
11	1	0	1,215	0	41625,1	19623,5	4995,01
12	1	0	-1,215	0	41625,1	19623,5	4995,01
13	1	0	0	1,215	41625,1	19623,5	4995,01
14	1	0	0	-1,215	41625,1	19623,5	4995,01
15	1	0	0	0	41625,1	19623,5	4995,01

Наступним візуалізуємо робочий план експерименту (див. табл. 3.13)

НУБІП УКРАЇНИ

НУБІП УКРАЇНИ

Таблиця 3.13

Значення факторів X1, X2 та X3 та загальний витрат на перевезення

	X1		X2		X3		C(y)
	X1	X1	X2	X2	X3	X3	y
1	1	41626,1	1	19624,45	1	4996,01	93298,85
2	-1	41624,1	1	19624,45	1	4996,01	93296,85
3	1	41626,1	-1	19622,45	1	4996,01	93296,85
4	-1	41624,1	-1	19622,45	1	4996,01	93294,85
5	1	41626,1	1	19624,45	-1	4994,01	93296,85
6	-1	41624,1	1	19624,45	-1	4994,01	93294,85
7	1	41626,1	-1	19622,45	-1	4994,01	93294,85
8	-1	41624,1	-1	19622,45	-1	4994,01	93292,85
9	1,215	41626,32	0	19623,45	0	4995,01	93297,07
10	-1,215	41623,89	0	19623,45	0	4995,01	93294,64
11	0	41625,1	1,215	19624,67	0	4995,01	93297,07
12	0	41625,1	-1,215	19622,24	0	4995,01	93294,64
13	0	41625,1	0	19623,45	1,215	4996,225	93297,07
14	0	41625,1	0	19623,45	-1,215	4993,795	93294,64
15	0	41625,1	0	19623,45	0	4995,01	93295,85

НУБІП УКРАЇНИ

Рівняння регресії по кожному з факторів представлені в листі ілюстративного матеріалу.

Наступним пропонуємо провести допоміжні розрахунки

НУБІП УКРАЇНИ

Таблиця 3.14

Результати допоміжних розрахунків

	x1	x2	x3	(x1+x2) ²	(x1+x3) ²	(x2+x3) ²	x1 ²	x2 ²	x3 ²
1	1	1	1	4	4	4	1732648950	385079789,9	24950125
2	1	1	1	4	4	4	1732648950	385079789,9	24950125
3	1	1	1	4	4	4	1732648950	385079789,9	24950125
4	1	1	1	4	4	4	1732648950	385079789,9	24950125
5	1	1	1	4	4	4	1732648950	385079789,9	24950125
6	1	1	1	4	4	4	1732648950	385079789,9	24950125
7	1	1	1	4	4	4	1732648950	385079789,9	24950125
8	1	1	1	4	4	4	1732648950	385079789,9	24950125

9	1,48	0	0	2,179	2,179	0	1732648950	385079789,9	24950125
10	1,48	0	0	2,179	2,179	0	1732648950	385079789,9	24950125
11	0	1,476	0	2,179	0,000	2,179	1732648950	385079789,9	24950125
12	0	1,476	0	2,179	0,000	2,179	1732648950	385079789,9	24950125
13	0	0	1,476	0	2,179	2,179	1732648950	385079789,9	24950125
14	0	0	1,476	0	2,179	2,179	1732648950	385079789,9	24950125
15	0	0	0	0	0	0	1732648950	385079789,9	24950125

Продовження табл. 3.14

Таблиця 3.15

Результати допоміжних розрахунків

	x1*y	x2*y	x3*y	x1x2y	x1x3 y	x2x3 y	x1*y	x2*y	x2*y
1	90371	90371	90371	3,762E+0 9	2E+0 9	5E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
2	90371	90371	90371	3,762E+0 9	2E+0 9	5E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
3	90371	90371	90371	3,762E+0 9	2E+0 9	5E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
4	90371	90371	90371	3,762E+0 9	2E+0 9	5E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
5	90371	90371	90371	3,762E+0 9	2E+0 9	5E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
6	90371	90371	90371	3,762E+0 9	2E+0 9	5E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
7	90371	90371	90371	3,762E+0 9	2E+0 9	5E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
8	90371	90371	90371	3,762E+0 9	2E+0 9	5E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
9	13340 8	0	0	5,553E+0 9	0	0	376169275 5	1773386483	45140295 0
10	13340 8	0	0	5,553E+0 9	0	0	376169275 5	1773386483	45140295 0
11	0	13340 8	0	0	3E+0 9	0	376169275 5	1773386483	45140295 0
12	0	13340 8	0	0	3E+0 9	0	376169275 5	1773386483	45140295 0
13	0	0	13340 8	0	0	7E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
14	0	0	13340 8	0	0	7E+0 8	376169275 5	1773386483	45140295 0
15	0	0	0	0	0	0	376169275 5	1773386483	45140295 0

Дані розрахунки дозволяють зробити висновки, що при правильній організації транспортного процесу в ПрАТ ТЕК «Західукотранс» буде отримана відчутна економія коштів, які компанія може використати на оновлення автопарку або для покращення умов роботи своїх працівників.

Отже, на основі проведених розрахунків, визначено, що запропоновану нами оптимізацію можна використати і для інших рейсів, так як ПрАТ ТЕК «Західукртранс» має 300 вантажівок, сума економії буде значною.

Висновки по 3 розділу.

В третьому розділі нами були запропоновані шляхи оптимізації транспортного процесу ПрАТ ТЕК «Західукртранс» на прикладі розрахунку витрат на перевезення за напрямком Київ-Росток, в процесі виконання третього розділу нами були пораховані витрати на перевезення та запропоновані способи, щодо їх оптимізації.

Отже, всього витрати ПрАТ ТЕК «Західукртранс» на рейс Київ-Росток та Ростов – Київ становлять 10404,23 витрати на пальне складають 49%, саме тут потрібно знайти оптимальне рішення.

Фіксування ціни на пальне дасть змогу ПрАТ ТЕК «Західукртранс» не бути залежним від зміни цін. Наступним пропонуємо скористатися знижкою для корпоративних клієнтів, до прикладу Мережа WOG має знижку для корпоративних клієнтів 6% від ринкової ціни. Тобто можна зекономити вже 6% від вартості бензину. Також доцільним є економія коштів на пальне, шляхом вибору іншого транспортного засобу, споживання пального в якого становитиме 23 л/100 км. Не менш важливим буде зменшення окладу за добу, який компанія платить водію з 2200 до 2150 грн, що теж оптимізує витрати на перевезення.

Отже, враховуючи наші заходи, бачимо, що найбільша економія ПрАТ ТЕК «Західукртранс» становить на витратах на пальне 9805 грн, адже вантажівка майже усю відстань буде їхати на українському дизелі, наступним ідуть загальногосподарські витрати 1830,45 та трійку лідерів закриває фонд заробітної плати – 1176,6 грн. Загальна сума економії складає ПрАТ ТЕК

«Західукртранс» 14033 грн, а це на 13% менше ніж перед оптимізацією витрат на цей рейс.

Отож, на основі проведених розрахунків, визначено, що запропоновану нами оптимізацію можна використати і для інших рейсів, так як ПрАТ ТЕК «Західукртранс» має 300 вантажівок, тоді сума економії буде значною.

РОЗДІЛ 4 ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1 Характеристика загальних вимог до охорони праці на українських підприємствах

Важливим універсальним правом у сфері охорони праці є право людини на сприятливі умови праці, проголошене у ст. 23 Загальної Декларації правами людини. Стаття 7 Міжнародного пакту про економічні, соціальні та культурні права свідчить, що держави, які беруть участь у цьому Пакті, визнають право кожного на справедливі та сприятливі умови праці, включаючи, зокрема, умови праці, що відповідають вимогам безпеки та гігієни праці (OHS). Ці міжнародні стандарти реалізовані в Конституції України, стаття 45, яка наголошує на обов'язку держави забезпечити право кожного на належне, безпечне та здорове робоче середовище. Відповідно до статті 4 Закону України «Про охорону праці» державна політика у галузі охорони праці визначається відповідно до Конституції України Верховною Радою України та спрямована на створення належних, безпечних та здорових умов праці та профілактики виробничого травматизму та професійних захворювань.

Починаючи з 1994 року в Україні розробляються національні, галузеві, регіональні та виробничі програми щодо покращення умов охорони праці та техніки безпеки на виробництві. Ними закладено основи вдосконалення державної системи управління охороною праці, впровадження методів економічного управління, вирішення організаційних, наукових та нормативних питань, правового забезпечення роботи у галузі охорони праці.

Створено засоби правового захисту для працівників, які раніше не видавалися в Україні, розроблено низку заходів, спрямованих на контроль умов праці, запобігання надзвичайним ситуаціям та запровадження єдиної автоматизованої інформаційної системи з охорони праці тощо.

У той же час стан охорони праці в Україні не можна визнати задовільним. Про це свідчить високий рівень травматизму, у тому числі зі смертельними наслідками, особливо в таких галузях економіки, як вугледобувна промисловість, будівництво, транспорт, агропромисловий комплекс. Так, у 2019 році на виробництві зазнали травм 3876 осіб, з них 422

зі смертельним наслідком. За даними Міжнародної організації праці (далі – МОП), рівень смертності в Україні є одним із найвищих серед європейських країн. Крім людських втрат, економіка країни зазнає і тяжких втрат [30].

Враховуючи вищевикладене, питання охорони праці постійно перебувають у полі уваги українських вчених [31, 32].

Процес адаптації українського законодавства до норм міжнародного та європейського права щодо регулювання охорони праці покликаний досягти на практиці високих європейських стандартів за загального зниження показників виробничого травматизму та професійних захворювань. У той же час

результати аналізу показують, що існує велика кількість положень та норм, які не знайшли надійного відображення у національному законодавстві та мають важливе значення у сучасному регулюванні охорони праці [33]:

- Сфера чинного національного законодавства не забезпечує його застосування до всіх сфер діяльності як публічної, так і приватної.

- На законодавчому рівні не врегульовано питання взаємодії та координації охорони праці тих роботодавців, працівники яких виконують роботу на одному робочому місці, інформують один одного та працівників про виробничі ризики та небезпеки.

- Термін «працівник» трактується дуже обмежено, а саме, що він не охоплює працівників (та їх роботодавців), які не мають трудового договору,

але перебувають у трудових відносинах (наприклад, повністю незадекларовані працівники, нестачальники послуг, волонтери, студенти, стажери тощо).

Загальне зобов'язання роботодавців запобігати нещасним випадкам та професійним захворюванням, яке є фундаментальною особливістю європейського трудового законодавства, не передбачене національним законодавством.

Нормативно-правова база з охорони праці повинна чітко встановлювати обов'язки роботодавців, які не можуть бути передані іншим особам, за безпеку та здоров'я працівників у всіх аспектах, пов'язаних із роботою. Використання сторонніх послуг чи осіб та обов'язки працівників охорони праці не звільняють роботодавця від відповідальності.

Прийняття до уваги можливостей працівників при призначенні ним завдань з охорони праці та забезпечення належного навчання, інформування та інструктажу працівників.

Обов'язок роботодавця консультуватися з працівниками та їх представниками щодо профілактичних заходів, умов праці та робочого середовища.

Європейські стандарти організації праці - своєрідна нормативна субстанція міжнародного трудового права, що відбиває результати діяльності держав, спрямованої на впровадження соціальних цінностей на ринкову економіку. Зміст цих стандартів є концентрованим відображенням досвіду багатьох європейських країн, результатом ретельного відбору найбільш цінних і універсально значущих норм і положень національних правових систем, трансформованих у міжнародні норми [34]. Дієвим прикладом впровадження європейських стандартів є їх впровадження в різні галузі народного господарства, зокрема в сільське господарство [35].

Україна вже ратифікувала 71 конвенцію МОП, у тому числі 8 основоположних, 4 пріоритетні та 59 із 177 технічних конвенцій. Як правило, держави, що ратифікують конвенції МОП, добровільно погоджуються дотримуватися їх [36].

Охорона праці є одним із найважливіших напрямів соціальної політики ЄС. Право кожного працівника на працю в умовах, що забезпечують захист його здоров'я, безпеки та гідності, закріплено у ст. 31 Хартія ЄС щодо основних прав. Правові основи охорони праці були розроблені у міцній законодавчій базі ЄС та підкріплені великою кількістю незаконодавчих інструментів. У 1989 році було прийнято найважливіший документ у галузі безпеки та гігієни праці, який створив правову основу ЄС з охорони праці – Рамкова директива 89/391/ЄЕС «Про реалізацію заходів щодо підвищення безпеки та здоров'я працівників на виробництві». Директиви полягають у підвищенні рівня захисту в державах-членах ЄС шляхом реалізації превентивних заходів щодо захисту від нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань, а також шляхом надання інформації, консультацій, пропорційної участі та навчання працівників і їх представників у процесі забезпеченню безпеки праці [33].

Україна ще недостатньо гармонізувала національне трудове законодавство з деякими важливими міжнародними стандартами та директивами ЄС. Відповідно до річних планів заходів, пов'язаних з реалізацією Національної програми адаптації законодавства України до законодавства ЄС у сфері охорони праці. Державі слід розробити проекти нормативних правових актів, що містять загальні вимоги щодо охорони праці працівників гірничодобувних виробництв, правила охорони праці на борту рибальських суден, загальні вимоги щодо безпеки праці роботодавців [37].

За результатами розгляду та аналізу європейських та міжнародних стандартів до питань, що потребують доопрацювання та впровадження у національній системі охорони праці можна віднести питання, які зображені на рисунку 4.1.

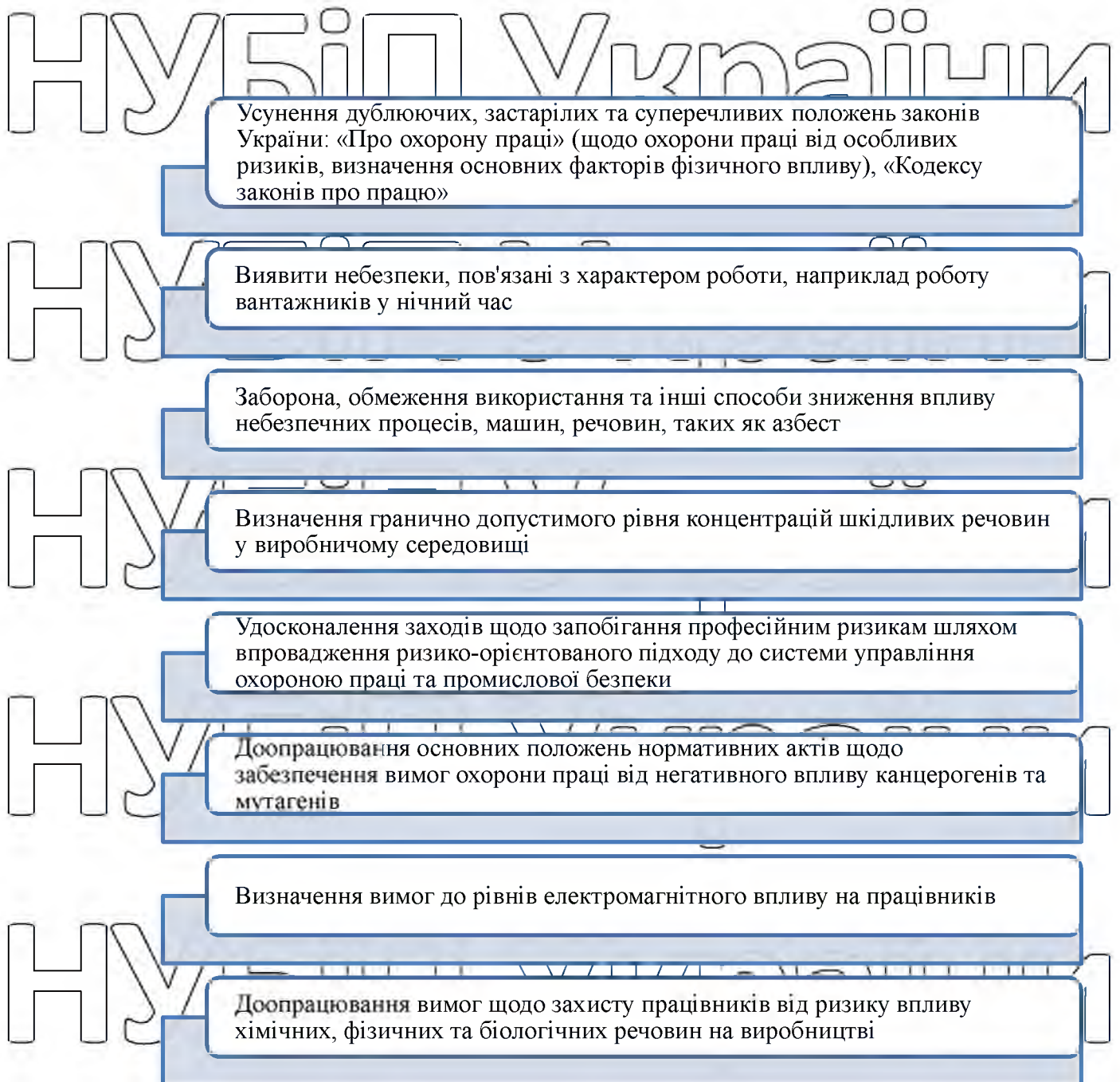


Рисунок 4.1 – Основні способи покращення національної системи охорони праці в Україні

Джерело: [37]

Аналіз та оцінка виконання зобов'язань щодо адаптації національного законодавства у сфері охорони праці до вимог Директиви 89/391/ЄЕС від 1 листопада 2017 року, які були виконані ГО «Український центр європейської політики», показує, що положення Директиви виконуються не повністю.

Серед факторів, що перешкоджають процесу адаптації та потребують вирішення, можна назвати такі [37]:

- недостатня кадрова забезпеченість відповідальних установ для забезпечення процесу адаптації законодавства та надто бюрократизований порядок розробки, затвердження та прийняття законодавства;

- конфлікти інтересів між різними державними органами щодо поділу повноважень, що призводить до затримки процесу розгляду та схвалення (неузгодження) проектів законодавчих актів;

- неврахування норм чинного законодавства при адаптації законодавства, що призводить до дублювання правил;

- блокування прийняття актів різними зацікавленими сторонами та групами інтересів, які бояться змін, що передбачають адаптацію законодавства, що спричиняє тривалий розгляд законопроектів у комітетах

Верховної Ради за відсутності конструктивного діалогу між учасниками процесу та пошуку компромісних рішень.

Узагальнюючи основні результати дослідження встановлено, що невіршеною проблемою у сфері охорони праці в Україні залишається моральне старіння законодавчої бази та однією з причин незадовільного стану охорони праці є недотримання положень та норм міжнародних та європейських стандартів у цій галузі.

У результаті розгляду та аналізу міжнародних та європейських стандартів безпеки та гігієни праці було встановлено, що Україна ще недостатньо гармонізувала національне законодавство у галузі безпеки праці

з деякими важливими міжнародними стандартами та директивами ЄС.

Необхідно розробити проекти нормативних правових актів, які міститимуть загальні вимоги щодо охорони праці працівників гірничодобувних галузей, правила охорони праці під час виконання робіт на борту рибальських суден,

загальні вимоги щодо забезпечення роботодавців охороною праці. Також

визначено низку питань, які необхідно доопрацювати та реалізувати у Національній системі охорони.

4.2 Організація роботи з техніки безпеки та охорони праці на ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Діюча на сьогодні система управління охороною праці (СУОП) в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» розроблена в розвиток вимог і рекомендацій ДСТУ 12.0.007-2009 «ССБТ. В основу побудови і створення СУОП в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» покладені принципи: «плануй - виконуй - контролюй - вдосконалюй» (рисунок 4.2).

Послідовне вдосконалення

Аналіз зі сторони керівництва

Політика в галузі Охорони праці

Перевірочні і коригувальні дії

Планування

Організація робіт із забезпечення охорони праці

Рисунок 4.2 - Модель системи управління охороною праці на ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Джерело: зроблено на основі даних підприємства

Діюча на сьогодні СУОП в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» декларує колективну діяльність, виконання зобов'язань і містить вимоги, які дозволяють проводити самооцінку і демонстрацію відповідності вимогам охорони праці та промислової безпеки. СУОП - частина загальної системи управління офісу, яка повинна забезпечувати управління ризиками в області здоров'я і безпеки, пов'язаними з діяльністю компанії, відповідно, управління втратами. СУОП

включає в себе організаційну структуру, планування, відповідальність, процедури, процеси і ресурси для реалізації політики ПрАТ ТЕК «Західукртранс» в області охорони праці [38].

Політикою ПрАТ ТЕК «Західукртранс» в області охорони праці заявляється, що офіс в повній мірі усвідомлює свою відповідальність перед суспільством за створення безпечних умов праці та забезпечення промислової безпеки. ПрАТ ТЕК «Західукртранс» при здійсненні всіх видів діяльності визнає пріоритет життя, здоров'я і безпеки працівників по відношенню до результатів виробничої діяльності.

Головні структурні елементи СУОП в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» наведені на рисунку 4.3.

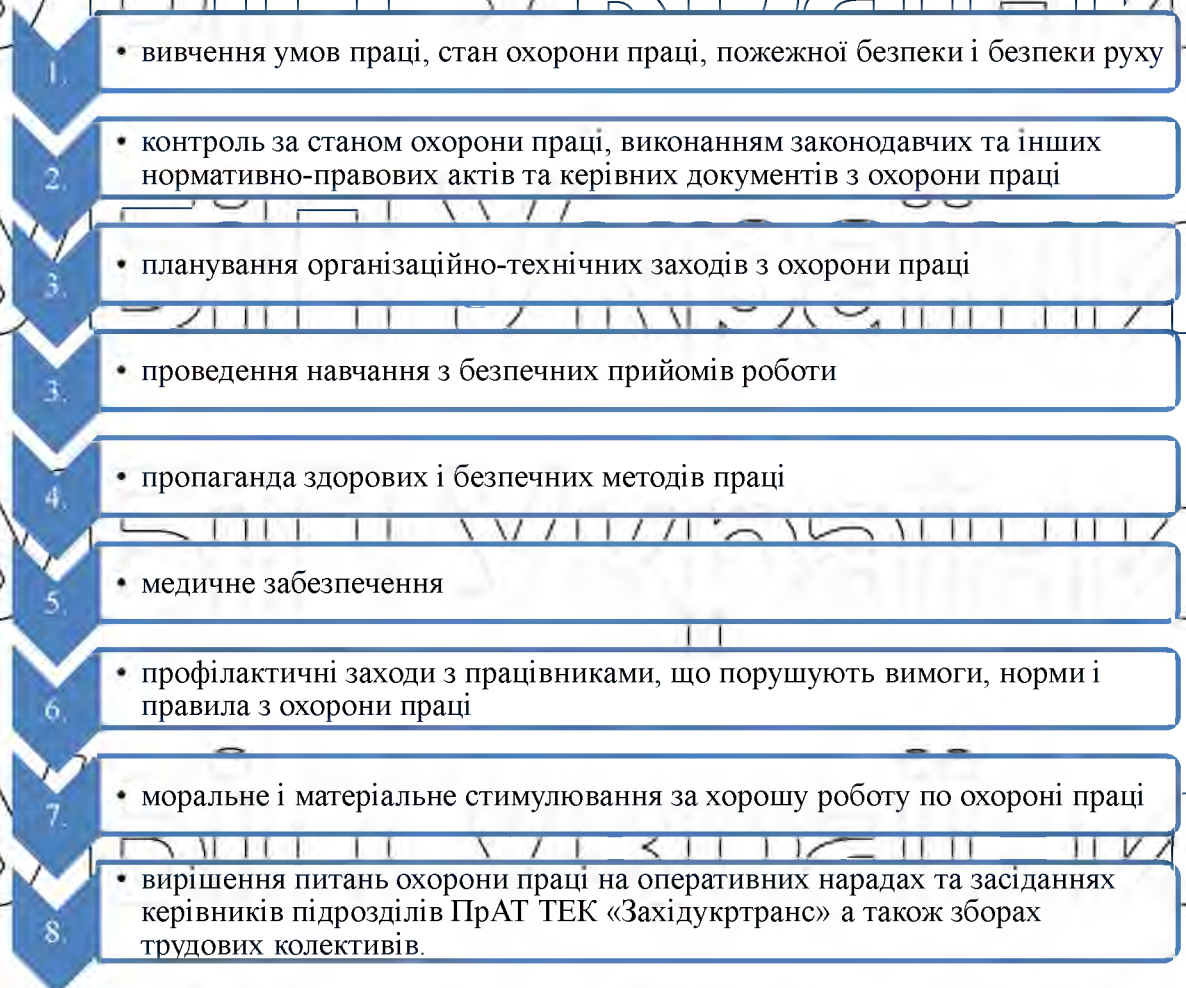


Рисунок 4.3 – Основні структурні елементи СУОП в ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

Джерело: зроблено на основі даних підприємства

В рамках СУОП в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» встановлено, що єдиний порядок організації і проведення контролю за станом охорони праці, спрямований на виявлення невідповідностей, здійснення інструментальних замірів шкідливих виробничих факторів і прийняття коригувальних дій [39].

Загальне керівництво організацією діяльності з охорони праці та відповідальність за виконання законодавчих та інших нормативно-правових актів з охорони праці покладається на перших посадових осіб, що входять в ПрАТ ТЕК «Західукртранс».

Моніторинг умов праці на робочих місцях, що здійснюється шляхом проведення спеціальної оцінки умов праці, не проводиться, знаходиться в «зародковому» стані, і якщо десь і проводиться, то тільки формально, з метою "освоїти" виділені на це гроші.

Інструментальний контроль шкідливих виробничих факторів на робочих місцях ПрАТ ТЕК «Західукртранс» здійснюється відповідно СНІ 37.101.9747 «Організація контролю умов праці».

Складовими елементами контролю є [40]:

- вивчення умов праці на робочих місцях;
- планування організаційно-технічних заходів щодо поліпшення умов праці;
- проведення гігієнічного контролю нового обладнання на стадії приймання його в експлуатацію;
- контроль за виконанням заходів і розпоряджень за умовами праці з використанням заходів впливу і покарань;
- пропаганда впровадження обладнання, технологій і матеріалів, використання яких веде до поліпшення умов праці.

Метою роботи по вивченню умов праці в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» декларується ідентифікація (виявлення) небезпек, оцінка та управління ризиками в галузі охорони здоров'я працівників, а також розробка і впровадження заходів щодо забезпечення безпечних умов праці.

Працівник несе відповідальність за порушення трудової дисципліни, порушення Правил внутрішнього трудового розпорядку, стандартів ПрАТ ТЕК «Західукртранс», правил з охорони праці, у тому числі за:

- невиконання або неналежне виконання з власної вини покладених на нього трудових обов'язків, визначених трудовим договором;

- запізнення, прогул (відсутність на роботі більше 3 годин протягом робочого дня) без поважних причин;

- поява на роботу у нетверезому стані або стані наркотичного (токсичного) сп'яніння;

- розпивання спиртних напоїв на робочому місці; пацання на території;

- недотримання правил обслуговування покупців;

- вчинення за місцем роботи розкрадання майна власника.

За порушення трудової дисципліни до працівника може бути застосовано заходи стягнення: догана та звільнення

Працівник з охорони праці на ПрАТ ТЕК «Західукртранс» працює за таким графіком (див. табл. 4.1)

Таблиця 4.1

Графік роботи працівника охорони праці в ПрАТ ТЕК «Західукртранс»

День тижня	Робочі години
Понеділок	9:00-18:00
Вівторок	
Середа	
Четвер	
П'ятниця	

Джерело: зроблено на основі даних підприємства

Працівник вважається таким, що приступив до роботи з моменту, коли він особисто в робочому одязі відмічається карткою контролю робочого часу (бейджем) при вході в компанію.

Працівник вважається таким, що закінчив роботу з того моменту, коли він відмічається карткою обліку робочого часу (бейджем) при виході з компанії.

Статтею 14 ЗУ «Про охорону праці» в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» передбачено такі обов'язки працівника щодо додержання вимог нормативно-правових актів з охорони праці [41]:

- дбати про власну безпеку, а також про безпеку сторонніх людей при виконанні робіт чи під час перебування на території підприємства;

- користуватися засобами колективного та індивідуального захисту;
- знати і виконувати вимоги нормативно-правових актів з охорони

праці, правила поводження з машинами, механізмами, устаткуванням та іншими засобами виробництва;

- проходити періодичні медичні огляди, навчальні курси, інструктажі, атестацію знань з безпеки праці.

Також працівники під час прийняття на роботу в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» і в процесі роботи повинні проходити за рахунок роботодавця інструктаж, навчання з питань охорони праці, з надання домедичної допомоги потерпілим від нещасних випадків і правил поведінки у разі виникнення аварії.

Працівник ПрАТ ТЕК «Західукртранс» несе безпосередню відповідальність за порушення зазначених вимог.

Висновки по 4 розділу

У четвертому розділі нами було розглянуто систему охорони праці, яка діє в Україні та детально проаналізовано охорону праці безпосередньо на ПрАТ ТЕК «Західукртранс».

Визначено, що основними напрямками покращення стану охорони праці в Україні шляхом адаптації законодавства у сфері забезпечення права на безпечні умови праці до міжнародних та європейських стандартів є впровадження норм та правил, які, зокрема, включатимуть усунення дублюючих, застарілих та суперечливих положень законів відповідно з міжнародними стандартами Європейського Союзу з питань охорони праці.

Діюча на сьогодні система управління охороною праці (СУОП) в ПрАТ ТЕК «Західукртранс» розроблена в розвиток вимог і рекомендацій ДСТУ 12.2.007-2009 «ССБТ». В основу побудови і створення СУОП на ПрАТ ТЕК «Західукртранс» покладені принципи: «плануй – виконуй – контролюй – вдосконалюй».

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило розробити теоретичні та практичні засади підвищення ефективності транспортного процесу ПрАТ ТЕК «Західукртранс».

В першому розділі були розглянуті теоретичні основи організації процесу транспортування на підприємстві.

Переважним напрямом у розвитку транспортного господарства є його автоматизація, інновація, впровадження нового обладнання методики функціонування. Всі ці впливи допоможуть знизити витрати на утримання транспортного господарства та підвищити продуктивність праці, а, відповідно, і прибуток підприємства.

На основі аналізу теоретичних аспектів управління транспортного господарства підприємства, було зроблено висновки, що ефективна організація транспортного господарства, дозволить підприємству зменшити витрати та підвищити свою виробничу діяльність.

Оцінка роботи транспортного обслуговування грає особливу роль, від неї залежить показник, який враховує параметри партій вантажу, дотримання термінів доставки, надання додаткових транспортно-складських послуг, а також контролює відсутність випадків пошкодження та правильність надсилання вантажів.

Здійснивши аналіз послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану можна зробити наступні висновки, що війна негативно вплинула на ріст цін на енергоносії, що призвело до росту цін на вантажні перевезення, який в середньому становив 60%.

В період війни для компаній перевізників рекомендується використати запропоновані заходи, щодо оптимізації ціни на перевезення та бути конкурентними на ринку. Щодо компаній, які користуються послугами перевізників, то доцільніше буде купити власний автомобіль, який окупиться

компанії навіть менше ніж за три роки та наявність власного автомобіля дозволить краще контролювати сам процес доставки.

В другому розділі нами було проведено аналіз системи перевезення ПрАТ ТЕК «Західукртранс».

Протягом 25 років ПрАТ ТЕК «Західукртранс» є одним з лідерів на ринку міжнародних автомобільних перевезень в Україні.

Вантажівки компанії виконують доставку вантажів з країн ЄС в Україну і в зворотному напрямку, в межах країн ЄС та внутрішні переміщення - по території України.

Отже, дослідивши основні фінансові-економічні показники, ми бачимо їхня покращення в 2022 році в порівнянні з 2021 роком. В основному покращення відбулись в зростанні чистого прибутку на 69063 тис. грн в порівнянні з 2021 роком.

Через високий ріст попиту на послуги з перевезення та перехід більшості підприємств на Захід України відповідно зріс попит на послуги ПрАТ ТЕК «Західукртранс», що й позитивно вплинуло на загальні фінансові показники його діяльності.

Однією з тенденцій у сфері управління транспортною логістикою у ПрАТ ТЕК «Західукртранс» вважається аналіз транспортування вантажів, який необхідний для оптимізації маршрутів, формування графіків перевезень, поліпшення парку транспортних засобів або дослідження діяльності перевізників, що залучаються.

Досліджено, що саме із впровадженням ефективнішої системи управління логістикою результати компанії покращились. Проте, незважаючи на такий позитивний ріст, в нас є кілька пропозицій для ПрАТ ТЕК «Західукртранс», які допоможуть оптимізувати витрати та які власне розглянемо в наступному розділі.

В третьому розділі нами були запропоновані шляхи оптимізації транспортного процесу ПрАТ ТЕК «Західукртранс» на прикладі розрахунку витрат на перевезення за напрямком Київ-Росток та у зворотньому напрямку,

в процесі виконання вищевказаного розділу нами були пораховані витрати на перевезення та запропоновані способи, щодо їх оптимізації.

Отож, веього витрати ПрАТ ТЕК «Західукртранс» на рейс Київ-Росток та Ростов – Київ становлять 10404,23 витрати на пальне складають 49%, саме тут потрібно знайти оптимальне рішення.

Фіксування ціни на пальне дасть змогу ПрАТ ТЕК «Західукртранс» не бути залежним від зміни цін. Наступним пропонуємо скористатися знижкою для корпоративних клієнтів, до прикладу мережа «WOG» має знижку для корпоративних клієнтів 6% від ринкової ціни. Тобто можна зекономити вже

6% від вартості бензину. Також доцільним є економія коштів на пальне шляхом вибору іншого транспортного засобу, споживання пального в якого становитиме 23 л/100 км. Не менш важливим буде зменшення окладу за добу, який компанія платить водію з 2200 до 2150 грн, що теж оптимізує витрати на перевезення.

Отож, враховуючи наші заходи, бачимо, що найбільша економія ПрАТ ТЕК «Західукртранс» становить на витратах на пальне 9805 грн, адже вантажівка майже усю відстань буде їхати на українському дизелі, наступним ідуть загальногосподарські витрати 1830,45 грн та трійку лідерів закриває фонд заробітної плати – 1176,6 грн. Загальна сума економії складає ПрАТ ТЕК «Західукртранс» 14033 грн, а це на 13% менше ніж перед оптимізацією витрат на цей рейс.

Отож, на основі проведених розрахунків, визначено, що запропоновану нами оптимізацію можна використати і для інших рейсів, так як ПрАТ ТЕК «Західукртранс» має 300 вантажівок, сума економії буде значною.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кальченко А. Г. Логістика: підручник / А. Г. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2003. 284 с.
2. Михаліцька Н. Я., Верескля М. Р. Логістичний менеджмент: навчальний посібник. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2020. 440 с.
3. Тарасюк Г., Рудківський О., Потаїдак О. Ключові показники ефективності та оцінка логістичної стратегії підприємства. Соціально-економічні проблеми і держава. 2013. Вип. 2 (9). С. 223–231. URL: <http://sepd.intu.edu.ua/images/stories/2013/13tlmisp.pdf>. (дата звернення 29.08.2023)
4. Титенко Л. В. Інформаційна логістика бізнес-процесів у системі стратегічного управління. Економіка та суспільство. 2018. Вип. 16. С. 504–512. URL: <http://economyandsociety.in.ua/journal-16/23-stati-16/2031-titenko-l> (дата звернення 29.08.2023)
5. Топоркова О. А., Желудович О. А. Логістичне управління в системі обліку запасів. Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. 2014. Вип. 7. С. 67–73. URL: <http://nbuv.gov.ua/UJRN/zniidnuzttf2014>. (дата звернення 29.08.2023)
6. Костюк О.С. Ефективне функціонування складської системи підприємства // Вісник національного університету «Львівська політехніка», Львів: Вид-во Львівської політехніки, 2010. Серія: «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку». № 691. С. 59-65.
7. Сумець О.М. Методика оцінки ефективності функціонування складу в транспортно-логістичній підсистемі логістичного утворення // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства

імені Петра Василенка. Харків: ХНТУСГ, 2012. Вип. 123. «Системотехніка і технології лісового комплексу». «Транспортні технології». С. 271-281.

8. Niemczyk, A. (2016). Logistics Management-modern development trends. URL:

http://wsl.com.pl/tl_files/wydawnictwo/publikacje/logistics_management_2016

[Logistics Management-modern development trends part1 chapter 5.pdf](#) (дата звернення 30.08.2023)

9. Richards G., (2014), Warehouse Management: A Complete Guide to Improving Efficiency and Minimizing Costs in the Modern Warehouse, 2nd Edition, Kogan Page, London, Philadelphia, New Delhi.

10. Vidanapathirana, Gihan & Jayaratne, Pradeepa. (2016). Enhancing the Efficiency of Inventory Management in FMCG Industry. URL:

https://www.researchgate.net/publication/326413690_Enhancing_the_Efficiency_of_Inventory_Management_in_FMCG_Industry (дата звернення 30.08.2023)

11. Крикавський Є.В. Логістика для економістів: підручник/ Є.В. Крикавський. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2004. - 448 с.

12. Тюріна Н.М. Логістика: Навч. посіб./ Н.М.Тюріна, І.В. Гой, І.В. Бабій. – К.: «Центр учбової літератури», 2015. – 392 с.

13. Selvarajov A. V., Shamlilsky Y. I. and Prokopovich D. A.. Modeling of Transportation and Storage System of Material Flows on Machine Building Plant//LOGISTICS & SUSTAINABLE TRANSPORT: Proceedings of the 9th International Conference (14–16 June 2012, Celje).-Slovenia; Published by University of Maribor, Faculty of Logistics, 2012. p.273-278.

14. Кальченко А. П. Логістика [Текст]: підручник / А. П. Кальченко; Мво освіти і науки України. 2-ге вид., без змін. Київ: КНЕУ, 2006. 284 с.

15. Колодізева Т. О. Методичне забезпечення оцінки ефективності логістичної діяльності підприємств: монографія. Х.: Вид. ХНЕУ, 2012. 292 с

16. Григорак М. Ю. Логістичне управління зворотними матеріальними потоками виробничого підприємства. Вісник СНУ ім. В. Даля. 2014. № 5 (159). Частина 2. С. 232-236.

17. Крикавський Є. Логістичне управління: Підручник. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2005. 684 с.

18. Крикавський Є. Промисловий маркетинг: Підручник. 2-ге вид. Львів: Вид. НУ «Львівська політехніка», 2004. 472 с.

19. Паласюк Б. Логістичне управління підприємством: сутність і основні принципи. Галицький економічний вісник. 2012. № 3(36). С. 166-170

20. Пономаренко В. С., Ганьков К. М., Лепейко Т. І. Логістичний менеджмент. Підручник / В. С. Пономаренко, К. М. Ганьков, Т. І. Лепейко. За ред. д-ра екон. наук, проф. В. С. Пономаренка. Х.: ВД «ІНЖЕК», 2010. 440 с.

21. Consumer Prices, OECD - Updated: 4 May 2022 (2022) URL: <https://www.oecd.org/newsroom/consumer-prices-oecd-updated-4-may-2022.htm> (дата звернення 31.08.2023)

22. Crude Oil Prices - 70 Year Historical Chart (2022) URL: <https://www.macrotrends.net/1369/crude-oil-price-history-chart> (дата звернення 31.08.2023)

23. Вартість дизельного палива на АЗС України (2022) URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/markets/fuel/d/2022-06/> (дата звернення 31.08.2023)

24. Вартість вантажного перевезення в Європі (2023) URL: <https://delta.eu/prices/local/> (дата звернення 31.08.2023)

25. Веб-сайт компанії <https://westuktrans.com/uk/> (дата звернення 04.09.2023)

26. Правила вантажоперезень Європи <https://trans-atlas.com.ua/article/136> (дата звернення 04.09.2023)

27. Ціни на паливо сьогодні: скільки коштує бензин, газ і дизель

<https://espreso.tv/tsini-na-palne-sogodni-skilki-koshtue-benzin-gaz-i-dizel> (дата звернення 05.09.2023)

28. Види норм та витрат палива <https://i.factor.ua/ukr/law-312/section-1100/article-16009/> (дата звернення 05.09.2023)

29. Офіційні правила програми ПРАЙД <https://wog.ua/ua/rules/> (дата звернення 05.09.2023)

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ДОДАТКИ

Лист ілюстративного матеріалу

Рівняння регресії фактора Х1

ВЫВОД ИТОГОВ

Регрессионная статистика

Множественный

R	0,57735
R-квадрат	0,333333
Нормированный	
R-квадрат	0,282051
Стандартная	
ошибка	0,749443
Наблюдения	15

Дисперсионный анализ

	df	SS	MS	F	Значимость
Регрессия	1	3,650817	3,650817	6,5	0,024215
Остаток	13	7,301633	0,561664		
Итого	14	10,95245			

	Коэффициенты	Стандартная ошибка	t- статистика	P- Значение	Нижние 95%	Верхние 95%	Нижние 95,0%	Верхние 95,0%
Y-пересечение	10526,48	12197,88	0,862976	0,403791	-15825,4	36878,4	-15825,4	36878,4
Переменная X 1	0,333333	0,130744	2,54951	0,024215	0,050878	0,615789	0,050878	0,615789

НУБІП України

Рівняння регресії фактора X2

ВЫВОД ИТОГОВ

Регрессионная статистика

Множественный

R	0,57735
R-квадрат	0,333333
Нормированный R-квадрат	0,282051
Стандартная ошибка	0,749443
Наблюдения	15

Дисперсионный анализ

	df	SS	MS	F	Значимость F
Регрессия	1	3,650817	3,650817	6,5	0,024215
Остаток	13	7,301633	0,561664		
Итого	14	10,95245			

	Коэффициенты	Стандартная ошибка	t-статистика	P-Значение	Нижние 95%	Верхние 95%	Нижние 95,0%	Верхние 95,0%
Y-пересечение	-11475,2	12197,88	-0,94075	0,363986	-37827,1	14876,75	-37827,1	14876,75
Переменная X 1	0,333333	0,130744	2,54951	0,024215	0,050878	0,615789	0,050878	0,615789

Рівняння регресії фактора Х3

НУБІП України

ВЫВОДИТОГОВ

Регрессионная статистика

Множественный R	0,57735
R-квадрат	0,333333
Нормированный R-квадрат	0,282051
Стандартная ошибка	0,749443
Наблюдения	15

НУБІП України

Дисперсионный анализ

	df	SS	MS	F	Значимость
Регрессия	1	3,650817	3,650817	6,50	0,024215
Остаток	13	7,301633	0,561664		
Итого	14	10,95245			

	Коэффициенты	Стандартная ошибка	t-статистика	P-Значение	Нижние 95%	Верхние 95%	Нижние 95,0%	Верхние 95,0%
Y-пересечение	-26103,6	12197,88	-2,14001	0,051894	-52455,5	248,3132	-52455,5	248,3132
Переменная X 1	0,333333	0,130744	2,54951	0,024215	0,050878	0,615789	0,050878	0,615789

НУБІП України

за міжнародними стандартами фінансової звітності

**Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31.12.2021 р.**

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду	На дату переходу на міжнародні стандарти фінансової звітності
1	2	3	4	5
I. Необоротні активи				
Нематеріальні активи:	1000	145	116	
первісна вартість	1001	567	583	
накопичена амортизація	1002	422	467	
Незавершені капітальні інвестиції	1005	10741	12179	
Основні засоби:	1010	305077	254890	
первісна вартість	1011	785627	811799	
знос	1012	480550	556909	
Інвестиційна нерухомість:	1015			
первісна вартість	1016			
знос	1017			
Довгострокові біологічні активи:	1020			
первісна вартість	1021			
накопичена амортизація	1022			
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030			
інші фінансові інвестиції	1035			
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040			
Відстрочені податкові активи	1045			
Гудвіл	1050			
Відстрочені аквізиційні витрати	1060			
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065			
Інші необоротні активи	1090			
Усього за розділом I	1095	3015963	267185	
II. Оборотні активи				
Запаси	1100	40487	45767	
Виробничі запаси	1101	40487	45676	
Незавершене виробництво	1102			
Готова продукція	1103			
Товари	1104			
Поточні біологічні активи	1110			
Депозити перестраховання	1115			
Векселі одержані	1120			
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	123116	113476	
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130			
з бюджетом	1135	4260	5916	
у тому числі з податку на прибуток	1136			
з нарахованих доходів	1140			
із внутрішніх розрахунків	1145			
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	133	14959	
Поточні фінансові інвестиції	1160			
Гроші та їх еквіваленти	1165	20693	39437	

Готівка	1166	3	2	
Рахунки в банках	1167			
Витрати майбутніх періодів	1170	119360	119360	
Частка перестраховика у страхових резервах	1180			
у тому числі в:				
резервах довгострокових зобов'язань	1181			
резервах збитків або резервах належних виплат	1182			
резервах незароблених премій	1183			
інших страхових резервах	1184			
Інші оборотні активи	1190	245	19	
Усього за розділом II	1195	308294	338843	
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200			
Баланс	1300	324257	306028	
Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду	На дату переходу на міжнародні стандарти фінансової звітності
I. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	15600	15600	
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401			
Капітал у дооцінках	1405			
Додатковий капітал	1410			
Емісійний дохід	1411			
Накопичені курсові різниці	1412			
Резервний капітал	1415			
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	543572	566099	
Неоплачений капітал	1425	()	()	()
Вилучений капітал	1430	()	()	()
Інші резерви	1435			
Усього за розділом I	1495	559172	581699	
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення				
Відстрочені податкові зобов'язання	1500			
Пенсійні зобов'язання	1505			
Довгострокові кредити банків	1510			
Інші довгострокові зобов'язання	1515	19132		
Довгострокові забезпечення	1520			
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521			
Цільове фінансування	1525			
Благодійна допомога	1526			
Страхові резерви, у тому числі:	1530			
резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітного періоду)	1531			
резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітного періоду)	1532			
резерв незароблених премій; (на початок звітного періоду)	1533			
інші страхові резерви; (на початок звітного періоду)	1534			
Інвестиційні контракти;	1535			
Призовий фонд	1540			
Резерв на виплату джек-поту	1545			
Усього за розділом II	1595	19132		
III. Поточні зобов'язання і забезпечення				
Короткострокові кредити банків	1600			
Векселі видані	1605			
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610			
за товари, роботи, послуги	1615	5027	1959	
за розрахунками з бюджетом	1620	5022	2366	
за у тому числі з податку на прибуток	1621			

за розрахунками зі страхування	1625			
за розрахунками з оплати праці	1630	244	166	
за одержаними авансами	1635			
за розрахунками з учасниками	1640			
із внутрішніх розрахунків	1645			
за страховою діяльністю	1650			
Поточні забезпечення	1660	2602	3304	
Доходи майбутніх періодів	1665			
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670			
Інші поточні зобов'язання	1690	33058	16534	
Усього за розділом III	1695	45953	24329	
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700			
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800			
Баланс	1900	324257	606028	

Примітки д/в

Керівник Павець Ярослав Миколайович

Головний
бухгалтер Бернацька Леся Богданівна

Дата(рік, місяць,
число)

Підприємство Приватне акціонерне товариство Транспортно-експедиційний комбінат "Західукртранс"
(найменування)

за ЄДРПОУ

КОДИ
2021 12 31
13825481

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 2021 р.

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	670830	561183
Чисті зароблені страхові премії	2010		
Премії підписані, валова сума	2011		
Премії, передані у перестраховання	2012		
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013		
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014		
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(595915)	(494996)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070		
Валовий: прибуток	2090	74915	66187
Валовий: збиток	2095	()	()
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105		
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110		
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111		

НУБІП України

Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112		
Інші операційні доходи	2120	13655	38022
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121		
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122		
Адміністративні витрати	2130	(22272)	(20617)
Витрати на збут	2150	()	()
Інші операційні витрати	2180	(34305)	(25542)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181		
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182		
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	31993	58050
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	()	()
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220	141	220
Інші доходи	2240	2436	5663
Дохід від благодійної допомоги	2241		
Фінансові витрати	2250	(4389)	(656)
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	()	()
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275		
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	30181	63277
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	()	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	7654	11665
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	22527	51612
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	()	()

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445		
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450		
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455		
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460		
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	22527	51612

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Матеріальні затрати	2500	235978	268320
Витрати на оплату праці	2505	62589	57622
Відрахування на соціальні заходи	2510	17294	12265
Амортизація	2515	86648	91416
Інші операційні витрати	2520	249982	111532
Разом	2550	652491	541155

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Середньорічна кількість простих акцій	2600		
---------------------------------------	------	--	--

НУБІП України

Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		
Дивіденди на одну просту акцію	2650		

Примітки д/в**Керівник** Павець Ярослав Миколайович**Головний бухгалтер** Бернацька Леся Богданівна

Підприємство Приватне акціонерне товариство
Транспортно-експедиційний комбінат
"Західукргранс"
(найменування)

Дата(рік, місяць,
число)

КОДИ		
2021	12	31
13825481		

**Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)
за 2021 р.**

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності			
Надходження від: Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3000	671870	549232
Повернення податків і зборів у тому числі податку на додану вартість	3005	42453	37700
Цільового фінансування	3010		
Надходження від отримання субсидій, дотацій	3011		
Надходження авансів від покупців і замовників	3015		
Надходження від повернення авансів	3020		
Надходження від відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	3025		
Надходження від боржників неустойки (штрафів, пені)	3035		
Надходження від операційної оренди	3040		
Надходження від отримання роялті, авторських винагород	3045		
Надходження від страхових премій	3050		
Надходження фінансових установ від повернення позик	3055		
Інші надходження	3095	4365	7167
Витрачання на оплату: Товарів (робіт, послуг)	3100	(480160)	(394283)
Праці	3105	(52801)	(46491)
Відрахувань на соціальні заходи	3110	(14880)	(12745)
Зобов'язань з податків і зборів	3115	(24091)	(22958)
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток	3116	()	()
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117	()	()
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118	()	()
Витрачання на оплату авансів	3135	(0)	()

НУБІП України

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 1 "Загальні вимоги до фінансової звітності"

Підприємство **ПРАТ ТЕК "Західукргранс"**
Територія **Львівська**

Дата (рік, місяць, число)

КОДИ		
2023	01	01
за ЄДРПОУ		
13825481		
за КАТОТТГ 1		
UA46020030010069501		
за КОДФГ		
230		
за КВЕД		
49.41		

Організаційно-правова форма господарювання **Акціонерне товариство**
Вид економічної діяльності **Вантажний автомобільний транспорт**

за ЄДРПОУ
за КАТОТТГ 1
за КОДФГ
за КВЕД

Середня кількість працівників

444

Адреса, телефон вулиця П. Орлика, буд. 22, м. ДРОГОБИЧ, Львівська обл. 82100

Одиниця виміру: тис. грн без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого виводяться в гривнях з копійками)

Складено (зробити позначку "ч" у відповідній клітинці):
за національними положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку
за міжнародними стандартами фінансової звітності

v

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

Форма №1 Код за ДКУД 1801001

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	116	55
первісна вартість	1001	583	583
накопичена амортизація	1002	467	528
Незавершені капітальні інвестиції	1005	12 179	36 874
Основні засоби	1010	254 890	246 587
первісна вартість	1011	811 799	867 594
знос	1012	556 909	621 007
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвил	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	267 185	283 516
II. Оборотні активи			
Заласи	1100	45 676	72 920
виробничі запаси	1101	45 676	72 920
незавершене виробництво	1102	-	-
готова продукція	1103	-	-
товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестраховування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	113 476	132 123
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	-	-
з бюджетом	1135	5 916	17 157
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	14 959	152 447
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	39 437	16 171
готівка	1166	2	1
рахунки в банках	1167	-	-
Витрати майбутніх періодів	1170	119 360	52 200
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в:			
резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-

НУБІП України

інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	19	104
Усього за розділом II	1195	338 843	443 122
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття			
Баланс	1200	-	-
Баланс	1300	606 028	726 638

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (паювий) капітал	1400	15 600	15 600
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	-	-
емісійний дохід	1411	-	-
накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	566 099	657 419
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	581 699	673 019
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	-	-
благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань	-	-	-
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату даєк-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	-	-
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видачі	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	1 959	1 315
розрахунками з бюджетом	1620	2 366	11 052
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	-	-
розрахунками за оплати праці	1630	166	9
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	3 304	3 021
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	16 534	38 222
Усього за розділом III	1695	24 329	53 619
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
У Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	-	-
Баланс	1900	606 028	726 638

Керівник

Павець Ярослав Миколайович

Головний бухгалтер

Бернацька Леся Богданівна

1 Кодифікатор адміністративно-територіальних одиниць та територій територіальних громад.

2 Визначається в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

НУБІП України

Підприємство **ПрАТ ТЕК "Західукртранс"**Дата (рік, місяць, число)
за ЄДРПОУ

КОДИ		
2023	01	01
13825481		

(найменування)

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

за Рік 2022 р.

Форма № 2 Код за ДКУД **1801003**

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	956 233	670 830
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
<i>премії підписані, валова сума</i>	2011	-	-
<i>премії, передані у перестрахування</i>	2012	-	-
<i>зміна резерву незароблених премій, валова сума</i>	2013	-	-
<i>зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій</i>	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(850 972)	(595 915)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
Валовий:			
прибуток	2090	105 261	74 915
збиток	2095	(-)	(-)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
<i>зміна інших страхових резервів, валова сума</i>	2111	-	-
<i>зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах</i>	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	95 526	13 655
у тому числі:	2121	-	-
<i>дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	2122	-	-
<i>дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування</i>	2123	-	-
Адміністративні витрати	2130	(26 804)	(22 272)
Витрати на збут	2150	(-)	(-)
Інші операційні витрати	2180	(67 875)	(34 305)
у тому числі:	2181	-	-
<i>витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	2182	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	106 108	31 993
збиток	2195	(-)	(-)
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	935	141
Інші доходи	2240	4 673	2 436
у тому числі:	2241	-	-
<i>дохід від благодійної допомоги</i>			
Фінансові витрати	2250	(-)	(4 389)
Втрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(-)	(-)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-

НУБІП України

Продовження додатка 2

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	111 716	30 181
збиток	2295	(-)	(-)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(20 396)	(7 654)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	91 320	22 527
збиток	2355	(-)	(-)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	-
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-	-
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-	-
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	91 320	22 527

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	363 349	235 978
Витрати на оплату праці	2505	68 036	62 589
Відрахування на соціальні заходи	2510	14 041	17 294
Амортизація	2515	103 253	86 648
Інші операційні витрати	2520	396 972	249 982
Разом	2550	945 651	652 491

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

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

Керівник _____ Павець Ярослав Миколайович

Головний бухгалтер _____ Бернацька Леся Богданівна

НУБІП України