

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

12.01 – МКР.1916 «С» 2022.12.29. 015 ПЗ

Телепенька Віталія Олеговича

2023 р.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ

НУБІП України

Факультет аграрного менеджменту

УДК 656.073.334(477)

ПОГОДЖЕНО **ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ**
 Декан факультету **В.о. завідувача кафедри**
аграрного менеджменту адміністративного менеджменту та БЕД
Анатолій ОСТАПЧУК **Олена КОВТУН**
 (підпис) (ПШ) (підпис) (ПШ)

«__» _____ 2023 р.

«__» _____ 2023 р.

НУБІП України

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
 на тему: **«Управління автомобільними вантажними перевезеннями в спеціалізованих підприємствах України»**

Спеціальність 073 «Менеджмент»
(код і назва)

Освітня програма «Адміністративний менеджмент»
(назва)

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна

Гарант освітньої програми

К.є.н., доцент
(науковий ступінь та вчене звання)

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи

К.є.н., доцент
(науковий ступінь та вчене звання)

Олена КОВТУН
(ПШ)

НУБІП України
 (підпис)

Руслан ЯНЧЕВСЬКИЙ
(ПШ)

НУБІП України
 Виконав Віталій ТЕЛЕПЕНЬКО
 (підпис) (ПШ студента)

НУБІП України

КИЇВ – 2023
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
 Факультет аграрного менеджменту
 Кафедра адміністративного менеджменту та зовнішньоекономічної діяльності

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри
 адміністративного менеджменту та ЗЕД

Віталій ДУЦЬК

(науковий ступінь, вчене звання) (підпис) (ПІП)

«__» _____ 2022 року

ЗАВДАННЯ
 ДО ВИКОНАННЯ МАГІСТЕРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТУ
Телепенку Віталію Олеговичу
 (прізвище, ім'я, по батькові)

Спеціальність

073 «Менеджмент»

(код і назва)

Освітня програма

«Адміністративний менеджмент»

(назва)

Орієнтація освітньої програми

освітньо-професійна

Тема магістерської кваліфікаційної роботи: «Управління автомобільними вантажними перевезеннями в спеціалізованих підприємствах України»

затверджена наказом ректора НУБіП України від «29» грудня 2022 р. №1916«С».

Термін подання завершеної роботи на кафедру

2023.11.10

(рік, місяць, число)

Вихідні дані до магістерської кваліфікаційної роботи: праці вітчизняних і зарубіжних вчених, які вивчають питання управління вантажними перевезеннями в спеціалізованих підприємствах, оцінки ефективності управління автомобільними перевезеннями, а також законодавчі та нормативні акти України з питань регулювання та управління автомобільним транспортом, дані Державної служби статистики України, річні фінансові звіти підприємства, Internet, результати власних спостережень та досліджень тощо.

Перелік питань, що підлягають дослідженню:

1. Теоретико-методичні основи автомобільних вантажних перевезень.

2. Аналіз управління автомобільними вантажними перевезеннями ТОВ «BIGGY ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ»

3. Напрями вдосконалення механізму управління автомобільних вантажних перевезень ТОВ «BIGGY ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ»

Перелік графічного матеріалу (за потреби) _____

Дата видачі завдання «30» грудня 2022 р.

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи

Руслан ЯНЧЕВСЬКИЙ.

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Завдання прийняв до виконання

Віталій ТЕЛЕНЕНЬКО

(підпис)

(прізвище та ініціали студента)

РЕФЕРАТ

Об'єктом дослідження – є автомобільні вантажні перевезення в спеціалізованому підприємстві ТОВ «BIGGY ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ».

Предметом дослідження – є методи та інструменти управління автомобільними вантажними перевезеннями в обраному підприємстві.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є формування рекомендацій та пропозицій щодо вдосконалення організації процесів управління якістю автомобільних вантажних перевезень в спеціалізованих підприємствах України на основі дослідження сучасних методів управління якістю транспортних послуг та аналізу: методів оцінки та управління ризиками. Відповідно до поставленої мети визначені такі завдання:

1. Визначити сутність та види призначення автомобільних вантажних перевезень.
2. Виокремити методи оцінки механізму управління автомобільними вантажними перевезеннями.
3. Дослідити особливості світового досвіду управління даними вантажними перевезеннями.
4. Надати організаційно-економічну характеристику підприємства «Biggy Вантажоперевезення».
5. Проаналізувати структуру автомобільно-вантажних перевезень в обраному підприємстві.
6. Проаналізувати основні проблеми в автомобільних вантажних перевезеннях в спеціалізованих підприємствах України на прикладі ТОВ «Biggy Вантажоперевезення».
7. Сформулювати основні шляхи вдосконалення механізму управління обраного виду вантажних перевезень.
8. Обґрунтувати програму удосконалення механізму управління автомобільних вантажних перевезень «Biggy Вантажоперевезення».
9. Надати пропозиції і рекомендації щодо оптимізації витрат на програму удосконалення механізму управління автомобільних вантажних перевезень «Biggy Вантажоперевезення».

У першому розділі роботи проведено теоретичний аналіз основ управління автомобільними вантажними перевезеннями. Визначено сутність даного виду управління, розглянуто методи та види управління вантажними перевезеннями. Виокремлено особливості організації управління автомобільними вантажними перевезеннями в спеціалізованих підприємствах країн Північної Європи, Австралії, Великої Британії, Канади та Сінгапуру.

У другому розділі проведено аналіз діяльності ТОВ «Biggy Вантажоперевезення» та здійснено дослідження організаційно-економічної характеристики підприємства, фінансового стану операцій з автомобільного вантажного перевезення та механізму управління в цілому. Визначено основні проблеми, що притаманні даній сфері, на прикладі обраного підприємства.

У третьому розділі розглянуто напрями удосконалення управління автомобільними вантажними перевезеннями ТОВ «Biggy Вантажоперевезення». Сформульовано програму заходів щодо удосконалення даної діяльності підприємства та обґрунтовано оптимізацію витрат щодо запровадження такої програми запропонованих заходів для ТОВ «Biggy Вантажоперевезення».

Теоретичною й методологічною основою дослідження є класичні положення ринкової економічної теорії, роботи вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів з управління автомобільними вантажними перевезеннями в спеціалізованих підприємствах, статистично-бухгалтерська звітність обраного підприємства, довідково-нормативні матеріали і наукова література за темою магістерського дослідження.

Наукова новизна отриманих результатів дослідження полягає в обґрунтуванні теоретично-методичних аспектів, практичних рекомендацій та пропозицій, що вирішують завдання ефективного управління автомобільними вантажними перевезеннями.

Ключові слова: управління, автомобільні вантажні перевезення, оптимізація витрат, структура управління, фінансові ресурси, підприємство, логістична діяльність, інвестиційний проект.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	10
1.1. Суть, види призначення автомобільних вантажних перевезень.....	10
1.2. Методика оцінки механізму управління вантажними автоперевезеннями.....	16
1.3. Світовий досвід управління автомобільними вантажними перевезеннями.....	23
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЬНИМИ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ТОВ «BIGGY ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ».....	31
2.1. Організаційно-економічна характеристика підприємства ТОВ «Biggy Вантажоперевезення».....	31
2.2. Аналіз структури автомобільно-вантажних перевезень.....	41
2.3. Основні проблеми в автомобільних вантажних перевезеннях обраного підприємства.....	54
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЬНИМИ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ТОВ «BIGGY ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ».....	60
3.1. Шляхи вдосконалення механізму управління автомобільними вантажними перевезеннями.....	60
3.2. Розробка програми удосконалення механізму управління автомобільними вантажними перевезеннями ТОВ «Biggy Вантажоперевезення».....	67
3.3. Розрахунок витрат на програму удосконалення механізму управління автомобільними вантажними перевезеннями «Biggy Вантажоперевезення».....	76
ВИСНОВКИ.....	81
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	85
ДОДАТКИ.....	89

ВСТУП

НУБІП України

Актуальність дослідження. На сучасному етапі переходу до ринкових відносин необхідно прискорити розвиток виробничої інфраструктури, особливо транспортної, забезпечити надійне транспортування матеріальних ресурсів.

НУБІП України

В умовах конкуренції рівень попиту на транспортні послуги визначається якістю послуг, оскільки підвищення якості послуг може підвищити ефективність виробництва і, таким чином, збільшити доходи колективних підприємств, які користуються такими послугами.

НУБІП України

Якщо в минулому автомобільний транспорт вважав транспорт лише «продуктом», то зараз на першому місці стоїть «послуга», яка, як і будь-який товар, має свою якість.

НУБІП України

На даний момент основним завданням транспорту є зміщення від власне транспортного забезпечення до надання комплексних транспортно-агентських послуг населенню, державі та бізнесу, що включає діяльність у транспортній сфері та охоплює операції та послуги всього комплексу.

НУБІП України

Доставка товару від виробника до споживача. В першу чергу це пов'язано з необхідністю підвищення ефективності доставки вантажів, оскільки багато клієнтів стали орієнтуватися не тільки на швидкість доставки і вартість вантажу, але і на якість обслуговування.

НУБІП України

Низька якість транспортних послуг, що надаються перевізниками, та низький рівень транспортно-логістичної інфраструктури свідчать про те, що елементи управління вантажним продуктом ще не мають чіткого розвитку та формування.

НУБІП України

У зв'язку з цим необхідним є вивчення питання управління якістю міжнародних вантажних перевезень, особливо методів і прийомів оцінки якості транспортних послуг як продуктів перевезення вантажів з урахуванням ряду таких факторів, як час.

НУБІП України

Доставка вантажів, тарифи, визначені за бажанням замовника та швидкість руху транспортних засобів на маршрутах міжнародних транспортних коридорів. Організація процесу управління ризиками також є важливою частиною управління вантажними продуктами.

Питання розвитку та вдосконалення міжнародних вантажних перевезень розглядали у своїх роботах такі науковці: Бондарев С.І., Маруніч В.С., Шморгун Л.Г., Мирошніченко Л.В., Вельможин О.В., Гудков В.О., Перебийніс В.І., Болдирева Л.М., Перебийніс О.В., Яновицька А.В., Каспорок О.С., Пасічник О.М., Охота В.О., Панчук В.О., Козіна К.Г. ТОЦО.

Виходячи з вищевикладеного, метою кваліфікаційної роботи є формування рекомендацій та пропозицій щодо вдосконалення організації процесів управління якістю автомобільних вантажних перевезень в спеціалізованих підприємствах України на основі дослідження сучасних методів управління якістю транспортних послуг та аналізу: методів оцінки та управління ризиками.

Для досягнення поставлених цілей необхідно вирішити наступні завдання дослідження:

1. Визначити сутність та види призначення автомобільних вантажних перевезень.
2. Виокремити методи оцінки механізму управління автомобільними вантажними перевезеннями.
3. Дослідити особливості світового досвіду управління даними вантажними перевезеннями.
4. Надати організаційно-економічну характеристику підприємства «Biggy Вантажоперевезення».
5. Проаналізувати структуру автомобільно-вантажних перевезень в обраному підприємстві.

6. Проаналізувати основні проблеми в автомобільних вантажних перевезеннях в спеціалізованих підприємствах України на прикладі ТОВ «Biggy Вантажоперевезення».

7. Сформулювати основні шляхи вдосконалення механізму управління обраного виду вантажних перевезень.

8. Обґрунтувати програму удосконалення механізму управління автомобільних вантажних перевезень «Biggy Вантажоперевезення».

9. Надати пропозиції і рекомендації щодо оптимізації витрат на програму удосконалення механізму управління автомобільних вантажних перевезень «Biggy Вантажоперевезення».

Об'єктом дослідження – є автомобільні вантажні перевезення в спеціалізованому підприємстві ТОВ «BIGGY ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ».

Предметом дослідження – є методи та інструменти управління автомобільними вантажними перевезеннями в обраному підприємстві.

Рекомендації, розроблені в даній роботі, призначені для використання керівництвом і працівниками підприємств, що надають послуги у сфері автомобільних вантажних перевезень. Застосування розроблених

рекомендацій на практиці значно підвищить ефективність систем управління

якістю цих підприємств та покращить якість транспортних послуг, що надаються. Це зменшить матеріальні збитки від надання автотранспортними підприємствами послуг недостатньої якості, підвищить довіру споживачів до

вітчизняних підприємств автотранспортної галузі, підвищить їх конкурентоспроможність на європейському та світовому ринках.

Структура роботи. Структурно робота складається зі вступу, 3 розділів, що розділені на 9 підрозділів, висновків, списку використаних джерел та літератури та додатків. Загальний обсяг роботи складає 96 сторінок, із яких 84 сторінки основного тексту. Робота містить 18 таблиць, 1 рисунок та 2 додатки. Кількість використаних джерел інформації налічує 35 позицій.

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

НУБІП України

1.1. Суть, види призначення автомобільних вантажних перевезень

Міжнародні та міжміські вантажні перевезення є основним двигуном економіки. Від розвитку транспортної галузі країни залежить розвиток міжнародних торгово-економічних відносин. Сучасна логістика та вантажоперевезення можуть бути реалізовані різними способами та видами.

Автоперевезення — це діяльність з транспортування товарів, сировини та інших об'єктів з одного місця в інше за допомогою транспортних засобів. Якщо бути точніше, то це комплексний процес, який включає не тільки переміщення вантажів, але і вантажно-розвантажувальні та інші супутні роботи.

Автомобільні вантажні перевезення — найпоширеніший вид послуг, який надають практично всі транспортні компанії. Крім того, цей вид вантажу вважається найдешевшим з точки зору бюджету. Все тому, що стандартні вантажні перевезення здійснюються за допомогою звичайного транспорту без використання спецтехніки. Стандартний вантаж не потребує використання захисних босприпасів і спорядження при завантаженні в кузови вантажівок або залізничних вагонів.

Варто зазначити, що стандартні вантажоперевезення здійснюються за наявності мінімальної кількості ліцензійних документів. Незалежно від того, імпортуєте ви речі на територію України чи транспортуєте товари в іншу країну. Ця галузь стрімко розвивається, її історія почалася з винаходу колеса, і з кожним прогресом технологій транспортні можливості зростають експоненціально. Тепер можна транспортувати будь-який вантаж у будь-якій кількості в будь-яку точку світу.

Вид транспортування вантажу

НУБІП України

Існує багато способів транспортування товарів і сировини. Класифікація транспорту залежить від способу руху:

- вода;
- повітря;
- автомобіль;
- залізниця.

Правильний вибір того чи іншого виду транспорту або його комбінації дозволяє швидко, якісно і за прийнятною ціною доставити вантаж в потрібне місто або країну. Але кожен вид транспорту має свої особливості, переваги та недоліки.

Автотранспортування вантажів

Автомобільний транспорт можна використовувати не тільки для внутрішніх перевезень, а й для міжміських рейсів. Перевезення вантажів автотранспортом є найпопулярнішим і затребуваним способом у всьому світі.

Доставка здійснюється великими компаніями та приватними особами і може бути одноразовою послугою або довгостроковим партнерством. Цей основний вид транспорту має багато переваг:

- вартість обслуговування відносно низька, особливо на короткі відстані;
- вантажі автомобільним транспортом можуть доставити в будь-яке місце на материк, навіть у найвіддаленіші села;
- у більшості випадків немає необхідності перевантажувати вантаж, що знижує ризик пошкодження або втрати вантажу;
- легко виберіть транспортний засіб, який відповідає вашому наявному об'єму вантажу;
- здатність контролювати потік фізичних активів. Більшість вантажівок обладнані тахографами, які надають інформацію в режимі реального часу 24 години на добу.

Хоча є багато переваг, є й недоліки. Ось основні з них:

- обмеження по масі, об'єму і габаритам вантажу;

- зі збільшенням відстані, яку переміщують вантажі, зростає і транспортна вартість одиниці товару;
- залежність стану доріг від погодних умов, наприклад весняне підтоплення доріг.

Залізничний транспорт

Залізничні вантажні перевезення є основним найкращим видом транспорту з точки зору ціни та часу доставки. Для залізничних перевезень використовуються криті вагони або напіввагони, транспортні платформи і контейнери та інші різновиди. Даний вид вантажоперевезень є другим за популярністю, оскільки характеризується високою маневреністю, безпекою та невеликим ризиком пошкодження вантажу під час транспортування.

Але він також має деякі недоліки:

- процедури оформлення товаросупровідних документів складні та тривалі;
- існують численні обмеження та правила користування залізничним транспортом;
- залежність пунктів доставки від наявності залізничної колії.

Повітряний транспорт

Найшвидший спосіб доставки товарів на великі відстані – повітряний.

Оскільки цей спосіб є досить дорогим, він в основному використовується для транспортування невеликих кількостей або швидкопсувних товарів на великі відстані.

Основним недоліком цього виду перевезень є залежність від розташування аеропортів, яких небагато. Тому часто потрібен додатковий вантаж автомобілем або поїздом.

Водний транспорт

Існує два види водного транспорту: річка, океан.

Оскільки річковий транспорт дуже розвинений, то основну частину водного транспорту займає морський.

Транспортні судна або контейнеровози є найбільш місткими і здатними піднімати вантажі, сировину та інші предмети. Перевозячи вантажі морем, можна мінімізувати транспортні витрати на одиницю вантажу.

Однак це дуже повільний метод, і існує багато ризиків, пов'язаних із пошкодженням і втратою товарів. Вибирати спосіб доставки потрібно виходячи з відстані та терміновості відправлення.

За типом відповідальності перевізника:

1. Одинарний пік;
2. Інтермодальні перевезення;
3. Мультимодальні перевезення.

Інтермодальний (одноmodalний) — це використання одного виду транспорту для перевезення вантажів. Транспортна компанія організовує перевезення за принципом «від дверей до дверей», вантаж не перевантажується і не передбачено складське зберігання. Параметри вибору способу перевезення: вид вантажу, обсяг, витрати часу, вартість перевезення. Клієнти працюють тільки з одним агентом. Найчастіше автомобілі використовуються для перевезення в одну сторону.

Інтермодальні перевезення — це перевезення вантажів різними способами транспортування. Клієнт працює з компанією. Мультимодальний транспорт використовує 2-3 види транспорту: залізничний, автомобільний, річковий (морський). Гідність виду — співпраця з людиною (агентом).

Транспортні компанії, що займаються вантажними перевезеннями, організовують всі вантажно-розвантажувальні роботи, відповідають за збереження та зберігання вантажів, організовують пункти перевалки. Найчастіше для інтермодальних перевезень використовується залізничний транспорт. Компанія, яка займається вантажними перевезеннями, використовує автомобілі, щоб забрати товари від клієнтів і транспортувати їх до залізничного терміналу зі складом. Потім товари транспортуються

залізницею до кінцевого пункту призначення. Іноді замість залізничного транспорту використовують підводний.

Інтермодальні перевезення — це перевезення вантажів на великі відстані через кілька судноплавних компаній і різних агентів цих компаній. Ця транспортна компанія здійснює доставку вантажів у будь-яку точку світу.

Недоліками цього типу є формування багатьох комплектів супровідних документів, складна організація транспортування та великі матеріальні витрати. Однак, незважаючи на ці недоліки, якщо товари потрібно доставити у віддалені куточки світу, єдиним варіантом є інтермодальний транспорт.

Вантажоперевезення і перевезення - різні поняття і їх необхідно розрізняти.

Транспорт — це переміщення транспортних засобів разом із вантажем (автомобілі, літаки).

Транспорт — це не просто перевезення, а й переміщення товарно-матеріальних цінностей будь-яким способом (перекачування нафти, подача газу по трубопроводах). Тому під час транспортування переміщується тільки товар: природний газ, нафта. Транспорт включає: сплавлення пиломатеріалів, переміщення вантажів на конвеєрах гідравлічним способом.

Критерії вибору способу транспортування:

з урахуванням кількості матеріально-технічних витрат;
час транспортування;

- безпека;
- надійність;
- наявність і справність транспорту.

Якщо вантаж необхідно терміново перевезти, а відстань велика, найкраще скористатися авіатранспортом. Якщо вам потрібно перевезти вантаж на великі відстані за найнижчою ціною, найкращим буде морський або залізничний транспорт.

Автомобільний транспорт сьогодні є найпопулярнішим видом вантажоперевезень, тому що його зручність очевидна: на автомобілі можна перевезти практично все, як в межах регіону, так і на великі відстані. Якщо вантажі неможливо перевезти залізницею або морем, а авіаперельоти дуже дорогі, можуть стати в нагоді автомобілі. Будь-які перевезення всередині континенту можна здійснювати на автомобілі. Ось чому автомобільні перевезення настільки розвинені і затребувані в сучасному світі.

Переваги вантажних автомобільних перевезень:

Прийнятна ціна. Автомобільний транспорт є найбільш економічним видом транспорту. Залізницею ті самі товари в 1,5-2 рази дорожче, авіатранспортом – у 3 і більше разів.

Мобільність і швидкі терміни доставки. Автомобільні перевезення не обмежені розкладом відправлень і не залежать від погодних умов, а завдяки розгалуженій мережі доріг і магістралей ви можете використовувати свій автомобіль для доставки товарів у будь-яку частину країни.

Універсальність. За допомогою автомобіля можна здійснювати офісні та квартирні переїзди, перевозити листи та всілякі вантажі (від продуктів харчування до електроприладів та великогабаритної техніки) від будинку до будинку незалежно від відстані.

Додаткові послуги. Оскільки автомобільний транспорт стає все більш популярним, вантажівки оснащуються супутниковими системами контролю руху, які можуть розраховувати точний час прибуття вантажів і повідомляти відправників і одержувачів про їх місцезнаходження.

Недоліки автомобільного транспорту:

- ✓ витрати вищі при транспортуванні вантажів на великі відстані;
- ✓ необхідність перетинати кордони призводить до невеликої втрати часу;
- ✓ поломка автомобіля в дорозі може порушити графік доставки;
- ✓ можливість викрадення товару. На жаль, різні засоби контролю вантажів і транспортування не забезпечують 100% захисту від крадіжок.

Важливим документом у міжнародних автомобільних перевезеннях є накладна CMR – Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення вантажів (КДРГ), в якій містяться всі дані про транспорт: хто перевозить, що перевозиться і куди. Кількість, місцезнаходження товару, супровідні документи, час прибуття товару на митницю тощо. Кожна накладна CMR містить основну інформацію про відправлення, попередньо заповнену в полях, а також штампи та відмітки, які проставляються під час транспортування товару. CMR виписується на підтвердження підписання тристороннього договору перевезення, в якому роз'яснюються обов'язки відправника, перевізника та одержувача вантажу.

З метою зменшення митного навантаження на кордонах різних країн вантажі супроводжуються книжкою МДП - документом, який дає право на перевезення вантажів у пломбованих контейнерах і кузовах. TIR діє в більш ніж 50 країнах світу і видається уповноваженим органом країни. Наприклад, в Україні МДП видають асоціації автоперевізників. Документ має форму книги з розірваними аркушами.

У нашій країні автомобільний транспорт є найпоширенішим видом транспортування вантажів. Цей вид транспорту дозволяє перевозити не тільки великі партії вантажів, а й невеликі вантажі.

1.2. Методика оцінки механізму управління вантажними автоперевезеннями

До основних техніко-експлуатаційних показників перевезень вантажів відносяться обсяг вантажів, вантажообіг, середня відстань перевезення тонни вантажу, продуктивність, статичні та динамічні навантаження транспортних засобів та ін.

Робоче навантаження залізничної мережі, гілки або залізничного вантажного органу визначається обсягом вантажу р_і, тобто загальною

кількістю виконаних або запланованих чистих тонно-кілометрів.

Продуктивність праці, транспортні витрати, експлуатаційні витрати, прибуток і окупність розраховуються на основі тарифних тонно-кілометрів і експлуатаційних показників використання рухомого складу, витрати палива, вагонного і локомотивного парків.

Середня відстань перевезення однієї тонни вантажу ЛСР є одним із найважливіших показників ефективності перевезень. Визначається співвідношенням загальної кількості пройдених тонно-кілометрів і тоннажу перевезених вантажів. Вагонообіг є основним показником якості роботи залізниці.

Його тривалість залежить від чисельності парку рухомого складу, а також місткості станційного парку, кількості локомотивів та інших технічних засобів, що потребують значних капіталовкладень.

Чим коротший час обороту вантажівки та вищий рівень використання, тим менший попит на вантажівки. Для детального аналізу загальний оборот вантажівки розрізняють за часом роботи в повному та порожньому стані. Повний час у дорозі вантажівки – це час, який проходить від моменту готовності вантажівки до завантаження до моменту її розвантаження.

Сухий пробіг – це час від закінчення розвантаження до готовності автомобіля до наступного завантаження на іншій станції. Власним вантажем називається кількість вантажу (в тоннах), що падає на вантажівку під час завантаження. Динамічне навантаження являє собою використання вантажопідйомності вантажівки при транспортуванні, тобто з урахуванням пробігу.

Середнє динамічне навантаження представляє тонно-кілометри експлуатації на кілометр автомобіля. Існує різниця між середнім динамічним навантаженням повністю завантаженого фургона та фургона робочого парку з урахуванням порожнього пробігу. Середня продуктивність транспортного засобу діючого парку визначається відношенням сумарних експлуатаційних тонно-кілометрів (нетто) до вантажообігу діючого парку.

Зростають витрати, пов'язані зі збутом продукції, зростає їх частка у валовому внутрішньому продукті, зростає конкуренція на міжнародних ринках збуту, споживачі все більше вимагають якості послуг, що надаються постачальниками (тобто надійності поставок). Все це зумовлює зміну філософії менеджменту в бік визнання стратегічної ролі сфери логістичного менеджменту [1].

З реалізацією логістичної концепції управління вантажними перевезеннями змінилися і відповідні пріоритети: цілі діяльності взаємопов'язаних виробничо-транспортних і посередницьких організацій повинні бути орієнтовані на максимізацію прибутку кожного учасника, максимізацію їх загального обсягу і бути справедливими. Розподіл (безпосередньо або через тарифи) [2].

Для успішного розвитку та функціонування підприємств необхідна розробка ефективних інструментів управління бізнесом (інтегрована система управління), спрямованих на підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення вантажів.

Особливістю вантажного автомобільного транспорту є необхідність його взаємодії з іншими транспортними засобами. учасники ланцюга поставок: постачальники, експедитори, інші види транспорту, оператори складів, митні брокери, оскільки автомобільний транспорт є одним із елементів ланцюга поставок, від якого залежить надійність логістичного ланцюга. в загальному.

З іншого боку, на ефективність автомобільного транспорту впливає стан інфраструктури та злагодженість усіх учасників ланцюга. На сьогоднішні проціні ефективності роботи автоперевізників необхідно враховувати вплив складного комплексу факторів, притаманних відповідній галузі.

Тому методичні підходи до оцінки ефективності автотранспортних підприємств потребують удосконалення. Необхідний комплексний підхід до рейтингової діяльності вантажних перевізників, який може забезпечити

використання методів управління ефективністю на основі системи збалансованих показників (Balanced Scorecard), запропонованої Р. Капланом Д. Нортонем.

Термін «рейтинг» означає побудову деяких об'єктів у певному порядку відповідно до встановлених правил і критеріїв. Рейтинг характеризується значенням конкретного показника, який синтезує окремі сторони об'єкта дослідження, отриманого на основі математичної обробки системи окремих показників. Процедура рейтингової оцінки, яка включає 12 кроків (етапів).

Виявлення проблеми, постановка цілей оцінки ефективності роботи автоперевізників. На ринку послуг автомобільних перевезень спостерігається висока конкуренція - пропозицію формують близько 52 тис. одиниць офіційно зареєстрованих суб'єктів господарювання, більшість з яких є суб'єктами малого бізнесу, які здійснюють до 90% перевезень.

Таким чином, у сфері автоперевезень представлені переважно малий та мікробізнес. Динамічний розвиток автомобільних перевезень в Україні гальмується низкою проблем, серед яких:

- ✓ низька якість транспортної інфраструктури;
- ✓ корупція в дорожньо-будівельній сфері внаслідок неефективного управління сферою діяльності;
- ✓ найгострішою проблемою, пов'язаною з якістю доріг, є безпека дорожнього руху;
- ✓ забруднення навколишнього середовища транспортними засобами викидами шкідливих газів та шумом транспорту;
- ✓ технологічне відставання транспортної інфраструктури;
- ✓ низький рівень впровадження сучасних технологій на автомобільному транспорті;
- ✓ відсутність контролю ваги на; недотримання принципів добросовісної конкуренції на ринку вантажних перевезень;
- ✓ невідповідність вимогам доступу до європейських ринків тощо.

Метою рейтингової оцінки є: формування системи показників для визначення ефективності та конкурентоспроможності суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення вантажів автомобільним транспортом; збалансування попиту та пропозиції на послуги автомобільного транспорту; задоволення потреб населення в якісних та доступних послугах; створення умов для демонополізації ринку автотранспортних послуг та формування відкритої конкуренції, підвищення прозорості автоперевізників, боротьба з корупцією [5].

Основними принципами рейтингової оцінки є:

- комплексність – представляє всі основні аспекти діяльності перевізника з точки зору оцінки (фінанси, клієнти, технології, безпека, персонал);
- збалансованість – всі перспективи повинні бути представлені в оцінці достатньої кількості показників;
- об'єктивність – переважне використання показників фінансової та статистичної звітності та експертно-порівняльна оцінка показників.

Визначення методичного інструментарію оцінки ефективності роботи автоперевізників. Метод рейтингової оцінки полягає у визначенні інтегрального показника на основі поєднання СЗП, експертної оцінки та оцінки споживачів транспортних послуг (замовників підприємств) шляхом анкетування.

Формування переліку факторів, що впливають на ефективність діяльності суб'єктів господарювання, та вимог до вибору критеріїв і показників для рейтингової оцінки.

Перелік факторів зовнішнього середовища, що впливають на попит і пропозицію транспортних послуг, як наслідок, на ефективність діяльності перевізників вантажів автомобільним транспортом.

Вибір та обґрунтування основних бізнес-прогнозів, критеріїв ефективності та показників для рейтингу. Результати досягнення поставлених цілей вимірюються за допомогою критеріїв ефективності. Критерій

ефективності (КЕ) – це ознака, на основі якої формується оцінка ефективності діяльності перевізників вантажів автомобільним транспортом.

При формуванні системи критеріїв і показників ефективності необхідно враховувати їх незалежність (відсутність функціонального або тісного взаємозв'язку), повноту (врахування всіх якісних сторін предмета), інформативність (мінливість значень критерію в часі та просторі), вимірність (визначення типів вимірювальних шкал) і стабільність (узгодженість системи критеріїв порівняння оцінок).

Групування вибраних критеріїв та показників відповідно до визначених стратегічних цілей та бізнес-проектів; формування аналітичної таблиці. 6

Розподіл показників стимуляторів і дестимуляторів; встановлення значень вагових коефіцієнтів для кожного показника.

Для підвищення ефективності управління вагонами компаніям потрібна формалізована система, яка відстежує ключові показники ефективності та дозволяє на основі цієї інформації впливати на діяльність вантажних перевізників.

Однією з найдосконаліших таких систем є управління результатами на основі ключових показників ефективності. Єдиний набір фактів та інформації, що генерується такою системою, робить процес управління результатами об'єктивним і об'єктивним, істотно підвищуючи якість управління бізнесом в цілому.

Успіх в управлінні стратегією суб'єкта господарювання, що займається перевезенням вантажів автомобільним транспортом, може бути досягнутий з урахуванням сформованих ключових показників діяльності підприємства та спрямований на розвиток «клієнтоорієнтованості», що матиме такі ефекти:

- збалансування пропозиції та попиту на транспортні послуги автомобільним транспортом;
- задоволення потреб населення в якісних та доступних послугах;
- створення умов для демонополізації ринку автотранспортних послуг та

формування відкритої конкуренції;

- підвищення прозорості автоперевізників, боротьба з корупцією;
- дотримання принципів добросовісної конкуренції на ринку вантажних перевезень та у сфері будівництва та реконструкції доріг;
- впровадження сучасних інноваційних технологій;
- забезпечення ефективного контролю безпеки дорожнього руху;
- впровадження енергозберігаючих та екологічних технологій.

Система управління міжнародними перевезеннями забезпечує вдосконалення контролю за перевезеннями, оптимізацію складу вантажів під час перевезень, вибір доцільних способів транспортування та перевезення вантажів, розрахунок фрахтових ставок, подання заявок на перевезення та організацію перевезень.

Розробка та використання Міжнародної системи оцінки ефективності транспорту спрямована на оптимізацію та підвищення ефективності всього підприємства.

Для оцінки ефективності міжнародних автомобільних перевезень використовуються такі показники: витрати на визначення ефективності міжнародних автомобільних перевезень, капітальні вкладення в основний капітал при міжнародних перевезеннях, показники ефективності транспортних послуг.

Отже, зрозуміло, що існує велика кількість математичних і логічних методів оцінки рівня якості наданих послуг міжнародних перевезень, що допомагає керівництву логістичних підприємств і клієнтам оптимально оцінити ступінь ефективності послуг і ступінь задоволеності потреб клієнта, в рамках цієї діяльності. Визначити слабкі та сильні сторони всередині компанії, внести корективи та впровадити інновації на основі цієї системи управління.

НУБІП України

1.3. Світовий досвід управління автомобільними вантажними перевезеннями

За останні кілька десятиліть трафік значно зріс як у розвинених регіонах, так і в регіонах, що розвиваються. У зв'язку з цим переважно країни, що розвиваються, відчувають швидке зростання та проблеми, пов'язані з транспортом, включаючи забруднення, затори на дорогах, аварії, скорочення громадського транспорту, погіршення навколишнього середовища, зміни клімату, виснаження енергії тощо.

У більшості розвинених країн, особливо Північної Європи, у деяких містах спостерігається тенденція до заборони певних видів транспорту в основних районах центрального регіону.

Сьогодні ці міста часто розглядаються як провідні приклади сталого міського розвитку, коли міста в усьому світі прагнуть відповідати міським стандартам сталого розвитку, покращуючи громадський транспорт, заохочуючи немоторизовані види транспорту, створюючи пішохідні зони, обмежуючи використання приватних автомобілів тощо. Але це не применшує ролі транспортної галузі в розвитку національної економіки.

Проте, якщо говорити про Україну, то проблема шкідливого впливу транспорту на довкілля, системний аналіз оптимізації його роботи, розвиток внутрішньовиробничих систем суб'єктів транспорту для забезпечення його надійної та безпечної роботи, економічні оцінка збитків від дорожньо-транспортних пригод, скорочення населення Часові та фінансові витрати, інші питання, пов'язані з діяльністю, на жаль, ще не приділено належної уваги.

Ми визначили наступні ключові теми, які можуть зацікавити Україну в цьому відношенні: – Координація між політикою, регулюванням та інвестиціями, – Координація для захисту інтересів зацікавлених сторін, – Популярність для залучення незалежних організацій, які представляють стратегічні інтереси зацікавлених сторін, – Трансдисциплінарні питання

Централізовані та делеговані підходи – Зосередженість на інтересах пасажирів на основі нормативної бази.

Перш ніж аналізувати вищезазначені питання, ми спочатку обговоримо ключові аспекти транспортної структури розвинених країн на кожному континенті, а саме досвід регулювання транспортної галузі в Австралії, Великобританії, Канаді, Сінгапурі та інших країнах.

У випадку Австралії, федерації шести штатів і двох територій, уряди штатів і територій несуть відповідальність згідно з конституцією країни за розвиток ефективної, безпечної та екологічно відповідальної транспортної інфраструктури та послуг у містах. Транспортні обов'язки федерального уряду Австралії охоплюють розробку політики та регулювання міжнародного та міждержавного повітряного транспорту, морського транспорту, важких вантажів і національної залізничної мережі.

У 2005 році уряд Австралії створив Робочу групу з питань регулювання для перегляду ключових сфер регулювання. Робоча група виявила значні відмінності між нормативними актами уряду Австралії та нормативними актами штату або штату Територія в плані транспортного регулювання.

Відтоді Австралія ретельно дослідила свою модель регулювання транспорту.

У 2008 році було затверджено Основи національної політики для транспортного сектору. Політика визначає підхід «нового мислення» до транспортної політики, який відображає зміни в промисловості та операційному середовищі та спрямований на розвиток безперебійної та узгодженої транспортної системи [14].

Закони, що стосуються транспорту, приймаються трьома різними рівнями влади в Австралії. Існують федеральні закони, які застосовуються загальнодержавні, закони штатів і територій, які застосовуються до кожного штату чи території, і місцеві закони (так звані правила), які застосовуються до кожного регіону чи округу.

Австралійський федеральний уряд сприяє виконанню законів і нормативних актів про дорожній рух на національному рівні, наприклад правил дорожнього руху та законодавства про дорожній транспорт, але покладається на штати та території для забезпечення дотримання такого законодавства. Міністри на всіх рівнях уряду співпрацюють у питаннях, що становлять спільний інтерес.

Після міждержавних дискусій було розроблено узгоджені національні закони в ряді сфер, включаючи безпеку на морі та регулювання важких транспортних засобів. Австралія наразі намагається розробити довгострокову дорожню карту транспортної реформи, враховуючи відсутність чітких політичних заяв і урядових цілей щодо режиму регулювання.

Щоб покращити транспортне планування, уряд Австралії розробив перспективні стратегії в ряді ключових сфер. Наприклад, він розробив Концепцію політики інтелектуальних транспортних систем (2011), Національну портову стратегію (2011), Національну стратегію вантажних перевезень (2012) та Прогноз безпеки транспорту до 2025 року (2014). Якщо ми подивимося на транспортну галузь Великобританії, ми повинні зазначити, що це компактний острів із добре сполученим сполученням. Проте підхід уряду до регулювання дорожнього руху фрагментарний.

Це пов'язано, зокрема, з історичним процесом прийняття рішень щодо транспорту владою Шотландії, Уельсу та Північної Ірландії. Основним транспортним законодавством Великобританії є Транспортний акт 2000 року. Він містить найзагальніші положення про транспорт і передбачає низку змін у транспортній інфраструктурі Великобританії, наприклад структуру приватизованої залізничної системи.

Існують також інституційні та спеціальні інструменти, такі як Закон про залізниці та Закон про безпеку на транспорті 2003 року. Зростання галузі наприкінці 1990-х років призвело до того, що певну частину контролю за дорожнім рухом у Шотландії, Уельсі та Північній Ірландії було передано

місцевій владі через законодавство про передачу повноважень, а конкретні питання залишилися за Департаментом транспорту.

В Англії також існує низка місцевих органів влади, які прийняли закони про контроль за певними питаннями дорожнього руху в межах своєї юрисдикції. Основними установами, відповідальними за управління галуззю, є: Міністерство транспорту, відповідальне за загальну національну транспортну політику та стратегію. Міністерство транспорту розробляє стратегічну основу для транспортних послуг, що надаються через інші установи державного та приватного секторів, що фінансуються Міністерством

транспорту. Департамент транспорту переглядає політику щодо доступного транспорту, авіації та аеропортів, вантажних перевезень, високошвидкісної залізниці, місцевого транспорту, морського сектору, залізничних мереж, мереж доріг і транспорту, безпеки дорожнього руху, транспортних викидів і транспортної безпеки.

Департамент транспорту надає підтримку 19 установам і державним установам. Існують також приватні компанії, які надають конкретні послуги, наприклад London Continental Railways: державна компанія, яка управляє активами нерухомості в залізничному секторі, зокрема великими інфраструктурними проектами, такими як залізнична лінія Пд Ла-Маншем. Міністерство транспорту приділяє цій системі особливу увагу. Вона поділяється на кілька груп, включаючи Міжнародну групу з безпеки та захисту навколишнього середовища.

Політика також розбивається на конкретні проекти, такі як авіація та аеропорти, вантажні перевезення, високошвидкісна залізниці, морський транспорт, залізнична мережа, дорожня мережа та транспорт, а також безпека на дорозі. Особливу увагу у відомстві приділяють пасажиром. Цей підхід унікальний тим, що він зосереджений на кінцевих споживачах, а не на послугах, які часто мають вирішальне значення для економічного регулювання.

Пасажироорієнтована політика реалізується спеціально для окремих видів транспорту. Для повітряного та залізничного транспорту регулюючі органи встановлюють економічні норми та стандарти, пов'язані зі здоров'ям споживачів, безпекою та екологічними стандартами. Консолідація кількох ролей, таких як залізниця та авіація, в одному регуляторі може бути як перевагою, так і обмеженням для ефективного регулювання. У Канаді є серйозні проблеми з регулюванням транспорту.

Канада є другою за величиною країною в світі із загальною площею 9,985 мільйонів квадратних кілометрів і поділена на десять провінцій і три території. Транспорт має бути придатним як для міського середовища, так і для віддалених громад. Щоб вирішити цю проблему, існуючі транспортні мережі базуються на ефективних, високопродуктивних інтермодальних транспортних системах, що покривають великі відстані.

У 1980-х і 1990-х роках скорочення бюджету галузі призвело до того, що діяльність багатьох видів транспорту була приватизована або передана місцевій владі через ряд законів. Водночас Канада слідує за міжнародними тенденціями щодо менш нав'язливого регулювання. Це призвело до Закону про транспорт Канади 1996 року, який створив поточний інституційний і незалежний регуляторний орган для економіки Канади у формі Канадського транспортного агентства.

Згідно з цією «менш нав'язливою» системою залізничні та авіакомпанії будуть здебільшого звільнені від регулювання тарифів. Вони мають свободу входити на ринок і виходити з нього, а також свободу виходити з торгівлі. Авіакомпанії регулюються міжнародними угодами, але всередині країни вони можуть працювати з відносно невеликим державним регулюванням [16].

Транспорт Канади, агентство уряду Канади, відповідає за виконання ряду законодавчих актів, зокрема: Закон про авіацію, Закон про перевезення небезпечних вантажів, Закон про безпеку автотранспорту, Закон Канади про транспорт, Закон про безпеку на залізниці, Закон про судноплавство Канади,

Закон про морський транспорт, Закон про захист. Інспектори з безпеки отримують повноваження та офіційні повноваження від Департаменту транспорту. Незважаючи на те, що провінція поділена на десять провінцій, транспортна політика та регулювання в основному регулюються кількома відомствами на федеральному рівні. Регіональні офіси реалізують загальнодержавні стратегії. Транспорт Канади контролюється міністром транспорту та охоплює політику та програми, пов'язані з авіацією, морським, залізничним та автомобільним транспортом, а також з безпекою, екологічною безпекою та інноваціями. Останній включає програми та політику, спрямовану на доступний транспорт, екологічну транспортну діяльність, шлюзи та коридори, інтелектуальні транспортні системи та загальну інноваційну політику, і керується Центром розвитку транспорту.

Зараз Канада переглядає Закон про транспорт. Закон переглядається кожні вісім років. Остаточний звіт буде подано до 24 грудня 2015 року. Уряд має довгострокове (20-30 років) бачення транспорту в Канаді та розглядає нові тенденції та розробки в транспорті та їх довгостроковий вплив. В останні роки транспортна галузь Канади запровадила цільові зміни політики, спрямовані на стандартизацію загальносистемних інтегрованих видів транспорту, які називаються «транспортними системами майбутнього» [17].

У випадку Сінгапуру, через його невеликий географічний розмір і специфічну структуру управління, країна часто розглядається як «особливий випадок» з точки зору регулювання дорожнього руху. Землекористування та транспортна стратегія Сінгапуру спрямована на підвищення ефективності повітряного простору та зменшення використання землі для дорожнього руху. Основні концепції та законодавство, які лежать в основі транспортних планів і політики Сінгапуру, залишаються незмінними з 1970-х років.

Неконституційний концептуальний план (який включає елементи просторового та транспортного планування) надає Сінгапуру рамки розвитку, в рамках яких постійно розробляються та впроваджуються детальніші

законодавчі плани землекористування (так звані генеральні та концептуальні плани). Генеральний план і концептуальний план забезпечують комплексний план сталого розвитку. Ґрунтуючись на цьому принципі, основні організації співпрацюють над розробкою та впровадженням комплексних планів землекористування та транспортних стратегій. У Сінгапурі діє низка нормативних актів, пов'язаних із транспортом, у тому числі спеціальні акти, що регулюють використання автомобілів, літаків і судноплавства.

Головним агентством, відповідальним за регулювання транспорту в Сінгапурі, є державна статутна рада при Міністерстві транспорту. Підкреслить інтеграцію землекористування та транспортної політики Управління міським плануванням також впливає на планування транспорту. Разом вони розробили концептуальні та генеральні плани, які вплинули на транспортну політику Сінгапуру.

Концептуальний план включає бачення розвитку землі та транспорту на 40-50 років та ключові заходи для досягнення цього бачення. Сінгапур переглядає та оновлює план кожні десять років, щоб забезпечити його більшу точність. Інтеграція розвитку землекористування та транспорту в Сінгапурі досягається шляхом використання механізмів міжвідомчих комітетів [18].

Іншим чинником, що сприяє інтеграції Сінгапуру, є великі земельні володіння країни, обмеження на використання автомобілів і перевага користування громадським транспортом – усе це стосується кількості простору, необхідного для автомобільного транспорту. Однак будівництво додаткових доріг у Сінгапурі не вважається життєздатним варіантом. Натомість Сінгапур намагається обмежити використання автомобілів і сприяти розвитку громадського транспорту за допомогою спеціальних заходів, таких як квоти на автомобілі та плата за пробки. Незважаючи на ці заходи, кількість власників і використання автомобілів продовжує зростати.

Якщо володіння автомобілями продовжує збільшуватися, пропозиція

дорожнього простору може бути перевищена, що призведе до подальшого розширення дорожнього руху.

Управління проектом (і поточні інвестиції) потрібне для найбільш ефективного використання наявного дорожнього простору. Нормативно-правова робота в цій сфері триває. Основні висновки для України, зроблені на основі аналізу, підкреслюють, що головне питання регулювання транспорту полягає в тому, як держава підтримує високий ступінь координації між формуванням політики та управлінням.

Це особливо вірно, коли рішення щодо фінансування, політики чи програм приймаються різними частинами уряду. Необхідно переконатися, що нормативні підходи не суперечать і не збігаються, а також не стягуватимуть державні установи непотрібних витрат на відповідність.

Скоординований підхід може сприяти стабільності та визначеності політики, тим самим стимулюючи приватні інвестиції. Одним із прикладів є загальний підхід уряду Сінгапуру до регулювання транспорту для забезпечення координації шляхом усунення неузгодженостей у політиці, плануванні та фінансуванні,

Це може статися між різними рівнями влади. В інших країнах транспортне планування та регулювання здійснюється на різних рівнях, і потенційні конфлікти планування можна мінімізувати або врегулювати, якщо ролі та обов'язки різних рівнів управління чітко визначені, а процес вирішення конфліктів контролюється.

Крім того, відкрите спілкування та обговорення політики, програм і фінансування на цих різних рівнях можуть відбуватися одночасно для забезпечення ефективного визначення пріоритетів фінансування, узгодження стратегії, планування та виконання планів.

НУБІП України

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ УПРАВЛІННЯ АВТОМОБІЛЬНИМИ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ТОВ «BIGGY ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ»

2.1. Організаційно-економічна характеристика підприємства ТОВ

«Biggy Вантажоперевезення»

Проведено аналіз діяльності «Biggy Вантажоперевезення»,

спеціалізується на наданні транспортно-логістичних послуг для міжнародних

і внутрішніх перевезень нових легкових і вантажних автомобілів, а також інших вантажів. Підприємство має наступні види діяльності за КВЕД:

- 49.41 - Вантажний автомобільний транспорт.
- 45.11 - Торгівля автотранспортними засобами.
- 45.20 - Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів.
- 45.32 - Торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів.

Підприємство надає такі транспортно-логістичні послуги:

- перевезення нових легкових автомобілів автовозами від виробників до замовників, включаючи міжнародні та внутрішні маршрути;
- перевезення морським транспортом нових легкових автомобілів від виробників до замовників через морські порти України;
- перевезення нових вантажних автомобілів "своїм ходом" від виробників до замовників, як в межах країни, так і міжнародні маршрути;
- перевезення автовозами нових легкових автомобілів між автосалонами України;
- перевезення різних вантажів контейнеровозами між замовниками;
- підприємство розташовано в місті Києві та має розвинуту інфраструктуру, включаючи ремонтно-технічну зону, паркінг, автозаправну станцію, складські та господарські будівлі, медпункт, навчальний центр і адміністративний офіс.

Організаційно-функціональна структура управління підприємства

зображена на рисунку 1.1. і ґрунтується на розподілі функцій та повноважень між спеціалізованими органами та спеціалістами для досягнення максимальної ефективності управління.

Організація управління на підприємстві може бути структурована за різними принципами, і функціональна структура є одним із таких підходів.

Вона базується на розділенні різних функціональних областей і завдань на спеціалізовані структурні підрозділи, які відповідають за виконання конкретних завдань та функцій.

Основні риси функціональної структури управління включають:

- розділення за функціями: Всі функції та завдання поділяються на окремі відділи або підрозділи, такі як відділ маркетингу, відділ фінансів, відділ виробництва і т. д.;

- спеціалізація: Кожен підрозділ спеціалізується на виконанні певного типу завдань і має спеціалізований персонал з відповідними навичками та знаннями;

- чітка ієрархія: Функціональна структура може мати чітку ієрархію, де керівники відділів звітують про свою діяльність вищим керівникам;

- спільне використання ресурсів: Оскільки підрозділи спеціалізуються на конкретних функціях, це може дозволити ефективніше використовувати ресурси і навички в межах кожного відділу;

- спрощена комунікація: Внутрішня комунікація зазвичай спрощена, оскільки кожен підрозділ спеціалізується на своїй функціональній області.

Проте функціональна структура також може мати свої недоліки, такі як можливість виникнення "силосів" між різними відділами, коли вони працюють відокремлено один від одного і можуть неефективно співпрацювати. Також вона може бути менш гнучкою в умовах змін і інновацій.

Управлінська структура обирається відповідно до конкретних потреб і стратегії підприємства, і функціональна структура є одним з можливих варіантів для організації управління на підприємстві.

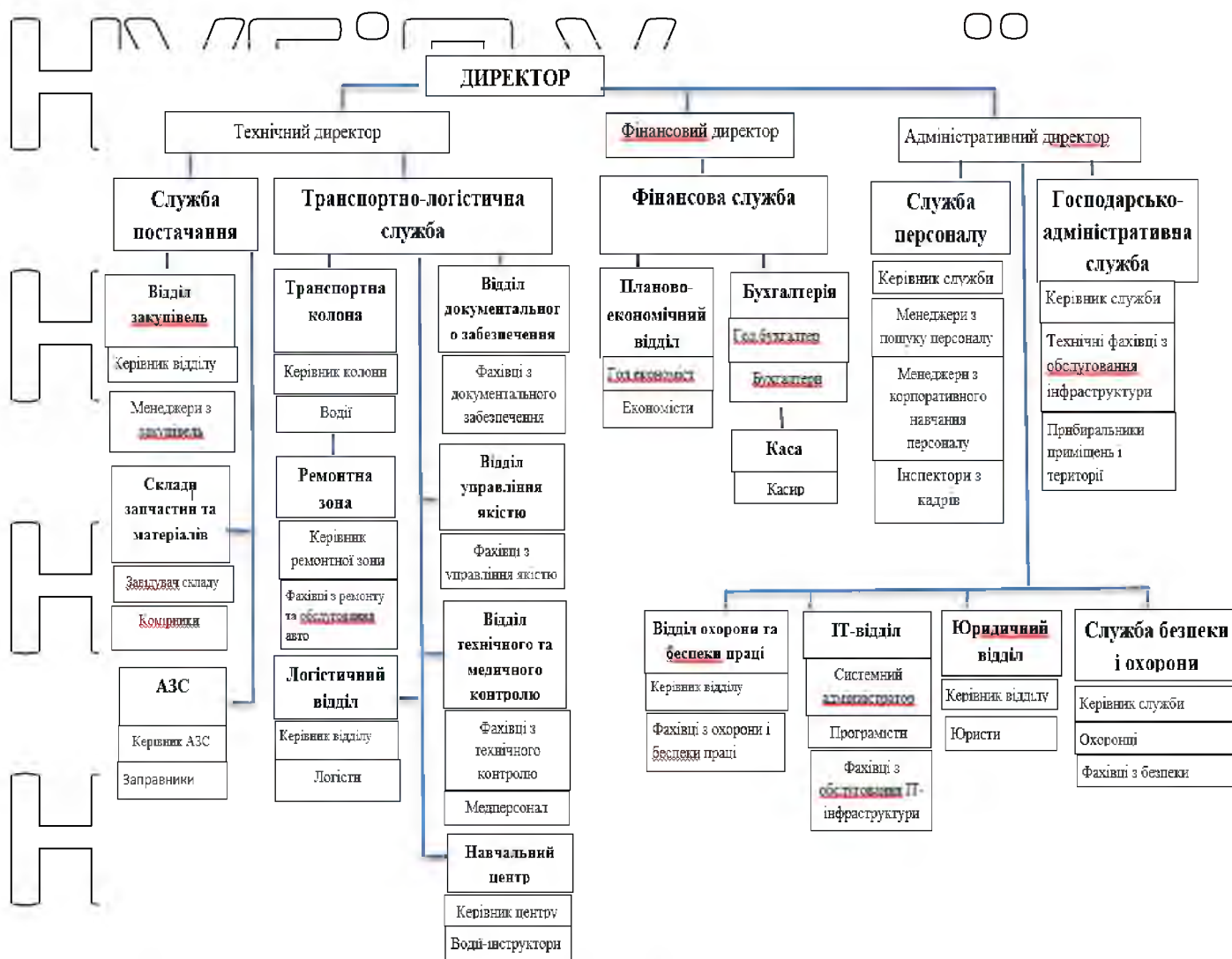


Рис. 1.1. Організаційно-функціональна структура підприємства «Viggy Вантажоперезезення».

Джерело: власна розробка автора.

Функціональна структура управління дійсно може мати багато переваг у відповідних ситуаціях. Звернемо увагу на деякі можливі способи покращення унікальності цього тексту:

1. За функціональною структурою управління виникає команда спеціалістів з високою кваліфікацією, кожен з яких спеціалізується у конкретній сфері та відповідає за певний напрямок управління. Функціональна спеціалізація управлінського апарату істотно підвищує результативність

підприємства.

2. Ця модель особливо актуальна в умовах стрімкого зростання обсягів виробництва, складних операцій і виникнення нових видів послуг та обслуговування.

3. Серед численних переваг цієї структури варто виділити наступні аспекти:

- «Глибший аналіз та розробка рішень та планів роботи, пов'язаних із спеціалізацією працівників».

- «Звільнення лінійних керівників від потреби вирішувати різноманітні завдання, такі як фінансове планування і логістика, що дозволяє їм більше уваги приділяти стратегічним аспектам».

- "Створення ієрархічних структур відносин між керівниками і підлеглими, де кожен співробітник підпорядковується лише одному керівнику."

Важливо відзначити, що функціональна структура особливо ефективно працює в сфері логістики, і вона може виявитися найкращим вибором для організацій, які займаються складною операційною діяльністю порівняно з іншими можливими моделями організаційного управління.

Сутність управлінсько-функціональної організаційної структури полягає в тому, що окремі функції виконують спеціалізовані управлінські органи та окремі спеціалісти зі значними управлінськими повноваженнями.

Створення підприємств, зміни принципів функціонування національної економіки, конкуренція на основі різних форм власності, необхідність реорганізації організаційних структур і впровадження нових технологій суттєво змінили соціально-економічну роль підприємств як основної ланки економіки. Ці зміни відбуваються в багатьох напрямках. Зміни в глобальній структурі виробництва і технології, їх інформатизація спричинили серйозні зміни в ролях персоналу компанії. Талант як носій товарно-валютних

відносин, що формуються при формуванні, розміщенні та використанні людських ресурсів, є основною продуктивною силою, що вирішує завдання

економічного зростання, забезпечує ефективну роботу та конкурентоспроможність. Для більш детального аналізу діяльності «Biggy Вантажоперевезення» потрібно провести фінансовий аналіз показників діяльності підприємства. Далі зробимо аналіз ефективності системи управління підприємством за 2020-2022 роки в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1.
Аналіз ефективності системи управління підприємства «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022р.р.

показники	Скорочене найменування	2020	2021	2022	Відхилення (+/-) 2022-2021	
					абсолютні (F/f)	відносні (F/f-1)
Середня чисельність працівників, осіб	Чср	192	196	204	+8	+4%
Середньоміс. зарплата, грн	ЗПсм	9 871	10 542	11 377	+835	+8%
Фонд оплати праці, млн.грн	ФОП	22,7	24,8	27,9	+3,1	+12%
Обсяг реалізації, млн.грн	Врік	205,4	240,0	299,8	+59,7	+25%
Продуктивність праці, млн.грн	ПП	1,07	1,22	1,47	+0,24	+20%

Джерело: фінансова звітність підприємства.

Станом на 31.12.2022 року, загальна кількість працівників підприємства «Biggy Вантажоперевезення» становила 204 особи. Це означає, що за рік з 2021 по 2022 рік, щорічна чисельність працівників підприємства збільшилася на 8 осіб, що становить майже +4% в порівнянні з 2021 роком. Цей ріст був обумовлений виробничою необхідністю, оскільки в 2021 році спостерігалось збільшення обсягу перевезень на 17%, і зросла кількість маршрутів. Таким чином, підприємство «Biggy Вантажоперевезення» придбало додаткові автобуси і виникла потреба у збільшенні штату водіїв.

Показники продуктивності праці також свідчать про позитивні зміни. У 2021 році продуктивність праці зросла на 14% у порівнянні з 2020 роком.

Проте в 2022 році, завдяки збільшенню обсягу перевезень на 25% порівняно з 2021 роком, продуктивність праці підприємства «Biggy Вантажоперевезення»

зросла на 20%.

Також слід відзначити, що середньомісячна заробітна плата в 2022 році зросла на 8% порівняно з 2021 роком і становила 11 377 грн. Це перевищує показники попередніх років (середньомісячна заробітна плата в 2022 році порівняно з 2020 роком зросла на 15%). Фонд оплати праці підприємства «Biggy Вантажоперевезення» також зросла в 2022 році на 12% порівняно з 2021 роком і становила 27,9 млн. грн (у 2021 - 24,8 млн. грн, у 2020 - 22,7 млн. грн).

Поняття техніко-технологічної бази підприємства зазвичай розглядається з двох точок зору: натурально-речового складу і суспільно-економічної форми. У першому випадку, техніко-технологічна база підприємства включає в себе спеціалізовані знаряддя, предмети праці та методи виробництва, необхідні для вироблення певних видів продукції або надання послуг. Вона базується на машинах, обладнанні та приладах. Розвиток цих засобів праці визначає масштаби використання ресурсів, таких як сировина, паливо, енергія і допоміжні матеріали.

Таблиця 2.2.

Облікові дані вартості основних засобів і амортизації «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022р.р.

показники	скорочене найменування	2020	2021	2022	Відхилення (+/-)	
					абсолютні (+/-)	відносні (+/-)
Первісна вартість осн.засобів на п.р., млн.грн	В.о.з.п.р	291,8	298,8	468,9	+170,1	+57%
Первісна вартість осн.засобів на к.р., млн.грн	В.о.з.к.р	98,8	468,9	481,9	+13,0	+3%
Середня перв. вартість осн.засобів, млн.грн	Сср	295,3	383,8	475,4	+91,6	+24%
Вартість уведених осн.засобів, млн.грн	Ввв	12,3	187,5	31,3	-156,2	-83%
Вартість вибулих осн.засобів, млн.грн	Ввиб	5,3	17,4	18,3	+0,9	+5%
Амортизаційні відрахування, млн.грн	Аріч	29,2	29,9	46,9	+17,0	+57%

Джерело: власна розробка автора на основі фінансової звітності підприємства.

Згідно з даними, наведеними в таблиці 2.2, можна виокремити кілька ключових висновків стосовно стану основних засобів підприємства «Biggy

Вантажоперевезення» за 2020-2022 роки:

- первісна вартість основних засобів на початок року у 2022 році зросла на 57% порівняно з 2021 роком. Це свідчить про інтенсивний розвиток техніко-технологічної бази підприємства та інвестування в нове обладнання і засоби;

- за підсумками 2022 року, первісна вартість основних засобів на кінець року зросла на 3% порівняно з 2021 роком. Це вказує на те, що підприємство продовжує вкладати в розвиток своєї технічної бази, хоча темпи зростання не такі високі, як у попередньому році;

- вартість введених основних засобів зменшилась на 83% у 2022 році в порівнянні з 2021 роком. Це може свідчити про те, що підприємство може бути більш консервативним щодо придбання нового обладнання, можливо, через ефективне використання і ремонт існуючих ресурсів;

- середня первинна вартість основних засобів в 2022 році більша на 24% порівняно з 2021 роком, що свідчить про позитивну тенденцію до модернізації і розвитку технічної бази;

- аналіз структури основних засобів підприємства показав різноманітність груп об'єктів, включаючи будівлі, транспортні засоби, обладнання та інше. Це свідчить про різнобічну діяльність підприємства.

Важливим аспектом є аналіз показників ефективності використання основних засобів, який може допомогти визначити, наскільки раціонально використовуються ці активи для досягнення цілей підприємства.

Такий аналіз є важливим для розуміння стану техніко-технологічної бази підприємства та ефективності використання основних засобів, що в свою чергу може сприяти прийняттю відповідних управлінських рішень для подальшого розвитку підприємства.

Таблиця 2.3.
Розрахунок показників ефективності використання основних засобів на

підприємстві «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022р.р.

показники	2020	2021	2022	Відхилення (+/-) 2021-2020	
				абсолютні (+/-)	відносні (+/-)
Коефіцієнт зношування основних засобів, %	9,8%	6,4%	9,7%	3,4%	X
Коефіцієнт придатності основних засобів, %ож	90,2%	93,6%	90,3%	-3,4%	X
Коефіцієнт оновлення основних засобів, %	4,1%	40,0%	6,5%	-33,5%	X
Коефіцієнт вибуття основних засобів, %	1,8%	5,8%	3,9%	-1,9%	X
Фондовіддача, грн	0,70	0,63	0,63	0,01	1%
Фондомісткість, грн	1,44	1,60	1,59	-0,01	-1%
Фондоозброєність, млн.грн	1,538	1,958	2,330	0,372	37%
Рентабельність основних засобів, %	9,0%	9,1%	15,5%	6,4%	X

Джерело: власна розробка автора на основі фінансової звітності підприємства.

Згідно з таблицею, можна відзначити важливі тенденції у діяльності

«Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2021 роки:

1) Зростання основних засобів та їх надходження: Протягом 2020-2021 років спостерігається істотне збільшення обсягу основних засобів, при цьому кількість нових активів, що надходять на підприємство, зросла більше ніж вдвічі. Це може вказувати на активну інвестиційну стратегію компанії та збільшення її технічного потенціалу.

2) Тенденція до зростання коефіцієнта оновлення. Коефіцієнт оновлення основних засобів зросла з 4,1 до 6,5, що є позитивним показником. Він свідчить про те, що підприємство вкладає в оновлення свого обладнання та технічної бази, що може покращити продуктивність та конкурентоспроможність.

3) Рентабельність основних виробничих засобів: Рентабельність, обчислена

валовим прибутком, залишається на досить високому рівні та коливається в межах 15,5%. Це свідчить про ефективне використання основних активів підприємства.

4) Фондовіддача та її вплив на обсяг виробництва: Фондовіддача є важливим показником, який впливає на обсяг виробництва. Аналіз фондовіддачі може допомогти виявити фактори, що впливають на ефективність використання активів та удосконалити управління ними.

5) Роль оборотних активів: Оборотні активи, разом з засобами праці та робочою силою, визначають продуктивні сили підприємства та його здатність до виробництва та розподілу продукції. Важливо оцінити ефективність управління оборотними активами для оптимізації діяльності.

Отже підприємство «Biggy Вантажоперевезення» виявляє позитивні тенденції у розвитку та управлінні своїми активами. Аналіз показників, таких як оновлення основних засобів, рентабельність та фондовіддача, допоможе у покращенні стратегії та ефективності діяльності компанії.

Тому аналітичну роботу з управління оцінкою роботи можна організувати різними способами. Можна використовувати комбінацію перерахованих форм оцінки: оцінку контролера можна підтвердити самооцінкою, а результати оцінки начальника порівняти з результатами оцінки підлеглих або колег.

При розгляді достовірності кінцевої інформації в оцінках керівників та експертів слід звернути увагу на:

- жоден із використаних типів оцінювання не забезпечує високої надійності, тому пропонується синтез оцінювання, у якому різні типи оцінювання доповнюють один одного,
- достовірна та повна інформація міститиме відповіді на поставлені питання, а також інформацію про те, наскільки вони реалізовані, наскільки не реалізовані, чому і за яких умов вони можуть бути реалізовані в майбутньому.

Таблиця 2.4.

Облікові дані вартості оборотних засобів «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022 р.р.

Показники	2020	2021	2022	+/- -2022-2021	
				+/-	+/- ,%
Вартість оборотних засобів на початок року, млн.грн.	302,8	353,7	412,4	+58,7	+17%
Вартість оборотних засобів на кінець року, млн.грн.	353,7	412,4	108,2	-304,2	-74%
Середня вартість оборотних засобів, млн.грн.	328,3	383,1	260,3	-122,8	-32%

Джерело: власна розробка автора на основі фінансової звітності підприємства.

Згідно з таблицею 2.4. можна виділити деякі ключові тенденції та аспекти щодо використання оборотних засобів підприємства «Biggy Вантажоперевезення» за 2021-2022 роки:

➤ збільшення вартості оборотних засобів на початок року: Вартість оборотних засобів зростає на 17% (58,7 млн. грн.) у 2022 році порівняно з 2021 роком. Це може вказувати на збільшення запасів або інших оборотних активів, що може бути виправданим в зв'язку зі зростанням діяльності;

➤ зменшення вартості оборотних засобів на кінець року: Вартість оборотних засобів на кінець року зменшилась на 74% (304,2 млн. грн.) у 2022 році порівняно з 2021 роком. Це може свідчити про оптимізацію оборотних активів і зменшення запасів. Проте, необхідно вивчити причини цього зменшення, оскільки занадто різка редукція може вплинути на нормальний хід діяльності;

➤ зниження середньої вартості оборотних засобів: Середня вартість оборотних засобів зменшилась на 32% (122,8 млн. грн.) у 2022 році порівняно з 2021 роком. Це може вказувати на оптимізацію витрат та ефективне використання активів, але також може вплинути на якість обслуговування та виробництво, якщо зниження стосується запасів.

Загалом, важливо балансувати між збільшенням оборотних засобів для підтримки зростання бізнесу та їх оптимізацією для підвищення ліквідності та

рентабельності підприємства. Аналіз даних допоможе виявити оптимальний підхід до управління оборотними активами.

Таблиця 2.5.

Розрахунок показників ефективності використання оборотних засобів на підприємстві «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022р.р.

Показники ефективності використання основних засобів	2020	2021	2022	Відхилення (+/-) 2022-2021	
				абсолютні (+/-)	відносні (+/-)
Коефіцієнт оборотності оборотних засобів	1,76	1,75	1,81	+0,06	+3%
Коефіцієнт закріплення (завантаження)	0,57	0,57	0,55	-0,02	-3%
Період обороту оборотних засобів, днів	102	103	100	-3	-3%
Рентабельність оборотних засобів	20,6%	29,5%	40,0%		+10%

Джерело: власна розробка автора на основі фінансової звітності підприємства.

За даними дослідження ми бачимо, що в результаті прискорення обертання оборотних активів з обігу вивільняються матеріальні ресурси і джерела їх формування, при уповільненні — до обігу залучаються додаткові активи.

2.2. Аналіз структури автомобільно-вантажних перевезень

SWOT-аналіз – це ефективний інструмент для оцінки внутрішніх сильних і слабких сторін та зовнішніх можливостей і загроз, що впливають на діяльність підприємства. Цей аналіз може бути важливим для стратегічного планування і прийняття управлінських рішень. Давайте розглянемо, як був проведений SWOT-аналіз для ТОВ «Biggy Вантажоперевезення»:

Сильні сторони (Strengths):

✓ збільшення обсягів перевезень: За даними, які наведені раніше, підприємство збільшило обсяги перевезень, що свідчить про його здатність

залучати клієнтів і виконувати замовлення;

✓ підвищення продуктивності: Збільшення продуктивності праці на 14% у 2021 році та на 20% у 2022 році свідчить про ефективне використання ресурсів;

✓ зростання середньомісячної зарплати: За вказаними даними, середньомісячна зарплата працівників зростає на 8%, що може бути привабливим для робітників і сприяти збереженню талановитого персоналу.

Слабкі сторони (Weaknesses):

✓ зменшення вартості оборотних засобів: Зменшення вартості оборотних засобів на кінець року на 74% у 2022 році може сигналізувати про недофінансованість оборотних активів;

✓ витрати на заробітну плату: Хоча середньомісячна зарплата зростає, може бути питання щодо того, чи вдалося ефективно управляти витратами на заробітну плату і чи вони виправдовуються результатами.

Можливості (Opportunities):

✓ розширення ринку: Можливість розширити географічне охоплення ринку або розширити спектр послуг може призвести до збільшення обсягів бізнесу;

✓ розвиток нових технологій: Використання сучасних технологій у логістичних операціях може підвищити ефективність та точність процесів.

Загрози (Threats):

✓ зміни в законодавстві: Зміни в правових нормах, особливо щодо перевезень та логістики, можуть створити додаткові вимоги та обмеження для компанії;

✓ конкуренція: Зростаюча конкуренція в галузі логістики може призвести до зменшення цін та маржі прибутку.

Зведений SWOT-аналіз надає компанії можливість зосередитися на її сильних сторонах, вирішити проблеми, пов'язані зі слабкими сторонами, використовувати можливості та мінімізувати загрози. Цей аналіз може послужити основою для розробки стратегії розвитку і планування дій.

Для цього краще за все підійде метод оцінювання SWOT-аналіз [5, 6]

Застосування SWOT-аналізу дозволить систематизувати всю наявну інформацію і, бачити більш ясну картину, приймати добре обдумані рішення, що стосуються якихось змін у роботі компанії, або що стосуються його розвитку.

Таблиця 2.6.

SWOT-аналіз внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства ТОВ «Biggy Вантажоперевезення»

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ol style="list-style-type: none"> 1) Відома транспортно-логістична компанія на ринку України та серед автовиробників . 2) Наявність міжнародних контрактів з відомими автовиробниками. 3) Наявність міжнародних дозволів і сертифікатов. 4) Наявність великого автопарку автобусів стандарту евро 5-6 5) Наявність сучасної автоматизованої транспортно-логістичної системи 6) Наявність навчального центру водіїв автобусів 7) Гнучка цінова політика на ринку транспортних послуг 8) Позитивна репутація у клієнтів і конкурентів. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Недостатні механізми і заходи з оптимізації транспортних витрат. 2) Збільшення часу ремонтно-технічного обслуговування транспорту. 3) Проблеми внутрішніх взаємодій між відділами і співробітниками. 4) Недостатньо ефективна робота з покращення якості транспортних послуг.
Можливості	Загрози
<ol style="list-style-type: none"> 1) Підвищення кваліфікації персоналу. 2) Використання пропозицій ринку щодо впровадження сучасних логістичних систем управління транспортними маршрутами. 3) Безвізовий режим в Україні. 4) Вихід на нові ринки. 5) Залучення інвестицій 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Епідеміологічна ситуація в країні та за кордоном 2) Збільшення ціи на паливно-мастильні матеріали. 3) Зменшення попиту серед населення на нові авто 4) Велика конкуренція на ринку транспортних послуг 5) Природні і форс-мажорні обставини

Джерело: власна розробка автора.

Таблиця SWOT-аналізу та виявлені альтернативні стратегічні завдання потрібні для подальшого аналізу, вибору кращої маркетингової стратегії і вибору стратегії розвитку компанії. SWOT-аналіз допоможе підкреслити, що стратегія компанії повинна якнайкраще поєднувати внутрішні можливості і

зовнішню ситуацію [5].

Ефективне управління та розвиток підприємства значною мірою залежить від особистих та професійних якостей керівника підприємства, а також його усвідомлення власного навчання та внеску в навчання інших для адаптації до соціально-економічного середовища.

Вважаємо, що ці та інші критерії повинні стати основою дослідження ефективності управління персоналом. Як програмна система, оцінка ефективності є засобом, який допомагає керівникам побачити і оцінити якість системи управління персоналом в досить конкретному сенсі, особливо його професійні здібності та недоліки в навчанні, і відповідно їх виправити.

Визначається як потреба в навчанні для підвищення ефективності роботи.

Управління транспортними витратами та виробничими процесами може бути ключовим завданням для підприємства в галузі логістики. Також, необхідно вдосконалювати систему управління транспортом і враховувати сучасні вимоги і технології.

Серйозною загрозою є конкуренція на ринку транспортних послуг, тому стратегія компанії повинна включати елементи, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності та відзначати унікальні переваги її послуг у порівнянні з іншими гравцями на ринку.

Стосовно впливу економічних та технологічних факторів на галузь логістики, це дійсно важливі аспекти. Підприємствам слід бути готовими до внесення інновацій у свою діяльність та до використання сучасних технологій для підвищення ефективності та конкурентоспроможності.

Оцінка конкурентного середовища і конкурентоспроможності продукції на ринку є важливим етапом стратегічного аналізу. Вона дозволяє компанії зрозуміти своє місце в галузі і розробити стратегію, яка допоможе їй залишатися конкурентоздатною і прогресивною.

Автотранспортні підприємства-конкуренти, які надають транспортні послуги з перевезення автобусами

№	автопідприємство	кількість автобусів
1	АТ «Західукртранс»	120
2	«Biggy Вантажоперевезення»	101
3	ТОВ «Європа Транс Лтд»	85
4	ТОВ «Енергія»	75
5	ТОВ «Агротел»	68
6	ТОВ «Транс-Груп»	58
7	ТОВ «Транс-Логістик»	57
8	ТОВ «Транс-Сервіс»	42
9	АТ «КВК»	17

Джерело: власна розробка автора.

Вивчення конкурентного середовища та аналіз найближчих конкурентів є важливими етапами стратегічного аналізу. Ми правильно обрали АТ

"Західукртранс" та ТОВ "Європа Транс Лтд" для порівняння, оскільки вони є схожими за галузевим спрямуванням і можуть бути основними гравцями на ринку логістики.

Аналіз активів і пасивів «Biggy Вантажоперевезення» допоможе зрозуміти фінансовий стан компанії та її здатність до покриття зобов'язань та фінансового здоров'я. Горизонтальний і вертикальний методи аналізу фінансової звітності допоможуть вам розглянути зміни в обсягах активів та їхню структуру протягом трьох років.

Після проведення аналізу активів, ви зможете зробити висновки щодо динаміки росту чи зменшення активів компанії, а також їхньої структури. Це дозволить вам краще розуміти фінансове становище «Biggy Вантажоперевезення» і приймати обґрунтовані фінансові рішення.

Якщо у вас є конкретні дані щодо активів компанії за роки 2020-2022, ви можете розрахувати обсяг і динаміку активів, а також провести горизонтальний і вертикальний аналіз для отримання більш детальних висновків щодо фінансового стану підприємства.

Таблиця 1.8.

Обсяги і динаміка активів «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022р.р.

активи млн, грн	станом на 01.01.2020	станом на 01.01.2021	станом на 01.01.2022	станом на 01.01.2023	відхилення 01.01.2023- 01.01.2020
Необоротні активи	154,8	144,7	295,3	265,4	
+/- млн, грн %		-10,1 -7%	+150,6 +104%	-29,9 -10%	+110,6 +71%
Оборотні активи	103,2	129,7	144,6	187,1	
+/- млн, грн %		+26,5 +26%	+14,9 +11%	+42,5 +29%	+83,9 +81%
БАЛАНС	258,0	274,4	439,9	452,5	
+/- млн, грн %		+16,4 +6%	+165,5 +60%	+12,6 +3%	+194,5 +75%

Джерело: власна розробка автора на основі бухгалтерської звітності.

Аналіз структури активів та пасивів підприємства є важливою частиною фінансового аналізу і дозволяє розглянути, як компанія розподіляє свої ресурси та джерела фінансування. Основні завдання аналізу пасивів включають в себе розгляд обсягу та структури капіталу підприємства, аналіз структури власного та залученого капіталу, а також виявлення можливих резервів для збільшення капіталу та підвищення фінансової стійкості.

Для проведення аналізу пасивів за роки 2020-2022, вам слід розглянути такі аспекти:

- Обсяг та динаміка капіталу компанії за цей період.
- Зміни в структурі капіталу, зокрема власного та залученого капіталу.
- Оцінка рівня фінансової стійкості компанії та виявлення можливих резервів для її підвищення.
- Аналіз структури короткотермінових та довготермінових зобов'язань.

Ці аналітичні дані допоможуть вам краще розуміти фінансовий стан підприємства «Biggy Вантажоперевезення» та ідентифікувати можливі проблеми або резерви для подальшого розвитку.

Таблиця 2.9.

Обсяги і динаміка пасивів підприємства «Biggy Вантажоперевезення» за

2020-2022р.р.

пасиви	станом на	станом на	станом на	станом на	відхилення
млн, грн	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022	01.01.2023	01.01.2023- 01.01.2021
Власний капітал	117,9	144,7	187,4	262,3	
+/- млн, грн		+26,8	+42,7	+74,9	+144,3
%		+23%	+30%	+40%	+122%
Довгострокові зобов'язання і забезпечення	98,0	74,0	188,1	+130,3	
+/- млн, грн		-24,0	+114,1	-57,8	+32,3
%		-24%	+154%	-31%	+33%
Поточні зобов'язання і забезпечення	42,1	55,7	64,4	60,0	
+/- млн, грн		+13,6	+8,7	-4,5	+17,9
%		+32%	+16%	-7%	+42%
БАЛАНС	258,0	274,4	439,9	452,5	
+/- млн, грн		16,4	165,5	12,6	194,5
%		6%	60%	3%	75%

Джерело: власна розробка автора на основі бухгалтерської звітності.

Висока питома вага власного капіталу (74,9%) в структурі джерел фінансування «Biggy Вантажоперевезення» свідчить про стабільність та фінансову незалежність підприємства. Власний капітал є важливим ресурсом для забезпечення фінансової стійкості та розвитку компанії.

Для більш детального аналізу фінансового стану підприємства, ви можете використовувати різні фінансові показники, які надані в таблицях 2.10-2.13. Ось деякі ключові аспекти, які можна вивчити з цих таблиць.

Рентабельність: Розгляньте показники рентабельності, такі як рентабельність активів і рентабельність власного капіталу. Це допоможе з'ясувати, як ефективно підприємство використовує свої ресурси для генерації прибутку.

Ліквідність: Перевірте ліквідність компанії за допомогою коефіцієнтів ліквідності. Вони вказують на здатність компанії вчасно виконувати свої фінансові зобов'язання.

Заборгованість: Дослідіть структуру короткострокових і довгострокових

зобов'язань, а також їх зміни протягом років. Це дозволить визначити фінансовий обсяг зобов'язань.

Ефективність управління активами: Розгляньте показники оборотності активів і оборотності власного капіталу. Вони показують, наскільки ефективно підприємство використовує свої активи для генерації прибутку.

Фінансова стійкість. Перевірте показники фінансової стійкості, такі як коефіцієнт власних коштів і коефіцієнт забезпеченості власними коштами. Вони вказують на рівень фінансового ризику підприємства.

Ці показники можуть допомогти вам краще зрозуміти фінансовий стан «Biggy Вантажоперевезення» і визначити можливості для подальшого розвитку та управління фінансами.

Із загостренням конкуренції на ринку та за його межами вітчизняні компанії часто втрачають статус і опиняються на межі банкрутства через погану фінансово-економічну політику та короткостроковість діяльності. Тобто, адаптуючись до нової економічної ситуації, підприємства стикаються з серйозними фінансовими труднощами через неправильний перерозподіл коштів та джерел формування. У зв'язку з цим постає питання про створення єдиної методики оцінки та аналізу свого фінансового стану як основи для подальшої ефективної діяльності.

Ця діяльність характеризується забезпеченням фінансовими ресурсами, необхідними для нормального функціонування підприємства, їх доцільним розміщенням та ефективним використанням, фінансовими відносинами з іншими юридичними та фізичними особами, платоспроможністю та фінансовою стійкістю.

Тому було обрано п'ять основних методів аналізу фінансового стану підприємства та перераховано переваги та недоліки кожного методу. У процесі аналізу виявилось, що найбільш трудомісткими методами є метод коефіцієнтів, метод комплексних чисел та інтегральний метод. Крім того, основним недоліком перерахованих методів є відсутність стабільного набору

нормативних значень. Швидшими методами оцінки є метод безбитковості та метод балансування. Хоча вони також мають свої недоліки, наприклад, нехтування певними аспектами діяльності компанії, а саме: конкурентоспроможністю, бізнес-активністю, довірою тощо.

Таблиця 2.10.

Аналіз основних фінансових показників підприємства «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022р.р.

показники	2020	2021	2022	Відхилення (+/-)	
				2022-2021	
				абсолютні (+/-)	відносні (+/-)
Чистий прибуток, млн.грн	26,8	42,7	74,9	+32,2	+75%
Обсяг реалізації, млн.грн	205,4	240,0	299,8	+59,7	+25%
Собівартість реалізації, млн.грн	120,3	122,3	147,1	+24,8	+20%
Балансові активи на кін.р., млн.грн	274,4	439,9	452,5	+12,6	+3%
Оборотні активи на кін.р., млн.грн	129,7	144,6	187,1	+42,5	+29%
Найбільш ліквідні осн.засоби млн.грн.	85,5	86,0	103,4	+17,3	+20%
Грошові кошти на кін.періоду, млн.грн	26,4	29,9	38,7	+8,9	+30%
Дебіторська заборгованість на кін.р., млн.грн	59,0	56,2	64,6	+8,5	+15%
Власний капітал на кін.р., млн.грн	144,7	187,4	262,3	+74,9	+40%
Позичені кошти на кін.періоду, млн.грн	74,0	188,1	130,3	-57,8	-31%
Поточні зобов'язання на кін.р., млн.грн	55,7	64,4	60,0	-4,5	-7%
Балансовий прибуток на кін.р., млн.грн	58,9	101,6	176,5	+74,9	+74%

Джерело: власна розробка автора на основі бухгалтерської звітності.

Аналіз фінансових показників «Biggy Вантажоперевезення» свідчить про позитивну тенденцію в діяльності підприємства, що є доброю новиною.

Збільшення чистого прибутку на 32,2% і збільшення балансового прибутку на 74,9% свідчать про ефективну фінансову діяльність.

Для подальшого дослідження рентабельності підприємства «Biggy Вантажоперевезення» можна розглянути такі показники рентабельності:

- Рентабельність активів (ROA): Цей показник вимірює, скільки прибутку генерується з кожного долара активів. Висока ROA свідчить про ефективне використання активів для генерації прибутку.

- Рентабельність власного капіталу (ROE): Цей показник вказує на те,

який прибуток генерується на кожний долар власного капіталу. Висока ROE показує, що компаніям вдається генерувати значний прибуток для своїх акціонерів.

- Чиста рентабельність: Цей показник оцінює прибуток після врахування всіх витрат і податків. Це дає загальну картину ефективності операцій компанії.

- Операційна рентабельність: Вона показує, скільки прибутку генерується в результаті операційної діяльності компанії.

Дослідження рентабельності допоможе з'ясувати, наскільки ефективно підприємство генерує прибуток від своєї діяльності і чи існують можливості для покращення. Порівняйте ці показники за роками, щоб визначити, чи є позитивна динаміка і чи вдається підприємству підвищувати свою рентабельність.

Рентабельність визначається як здатність компанії використовувати свої ресурси для отримання прибутку від своєї господарської діяльності. Це економічний інструмент, який є основою для всіх рішень компанії щодо управління своєю діяльністю та відносинами з діловими партнерами, таким чином вона набуває статусу прибутковості. Основний критерій оцінки економічної вигоди. Під рентабельністю розуміється дохід, отриманий від продажу продукції, який повинен перевищувати витрати. Отже, рентабельність відображає ефективність усієї господарської діяльності підприємства

Таблиця 2.11.

Аналіз рентабельності підприємства «Віггу Вантажоперевезення» за 2020-2022 р.р.

показники	2020	2021	2022	Відхилення (+/-) 2022-2021
Рентабельність транспортних послуг	13,0%	17,8%	25,0%	+7,2%
Рентабельність виробництва	22,3%	34,9%	50,9%	+16,0%

Рентабельність сукупних активів	21,5%	23,1%	39,0%	+15,9%
Рентабельність власного капіталу	33,5%	44,1%	61,8%	+17,6%

Джерело: власна розробка автора

Аналіз рентабельності «Biggy Вантажоперевезення» свідчить про позитивні тенденції у фінансовій продуктивності підприємства в порівнянні з попереднім роком (2021 рік). Ось деякі ключові висновки з вашого огляду рентабельності:

- Рентабельність послуг: Збільшилася на 7,2% у порівнянні з 2021 роком.

Це свідчить про покращення ефективності у наданні послуг і може бути результатом оптимізації витрат або збільшення обсягу послуг.

- Рентабельність виробництва: Зросла на 16,0%. Це може бути результатом підвищення цін на виробництво, оптимізації виробничих процесів або збільшення обсягу виробництва.

- Рентабельність сукупних активів: Зросла на 15,9%. Це означає, що підприємство вдається краще використовувати свій активний капітал для генерації прибутку.

- Рентабельність власного капіталу: Має найбільший приріст, а саме 17,6%. Це може свідчити про те, що підприємство ефективно використовує свій власний капітал для збільшення прибутку і віддає перевагу внутрішньому фінансуванню.

Загальний висновок. Фінансовий стан підприємства виявився позитивним, оскільки всі ключові показники рентабельності покращилися в порівнянні з попереднім роком.

Тепер можемо перейти до аналізу фінансової стійкості підприємства за 2020-2022 роки. Для цього можна розглянути такі фінансові показники, як ліквідність, ринковий капіталізм, заборгованість і т.д., щоб оцінити фінансову стабільність та можливі ризики для підприємства.

Аналіз фінансової стійкості підприємства «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022 р.р.

показники	2020	2021	2022	Відхилення (+/-) 2022-2021
Коефіцієнт незалежності (автономії)	0,53	0,43	0,58	+0,15
Коефіцієнт фінансової залежності	1,90	2,35	1,73	-0,62
Коефіцієнт фінансового ризику	0,51	1,00	0,50	-0,51
Коефіцієнт фінансової стійкості (стабільності)	2,96	2,00	3,01	+1,02

Джерело: власна розробка автора.

Аналіз платоспроможності підприємства «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022 роки є важливою частиною фінансового аналізу і може допомогти визначити, наскільки підприємство може виконувати свої фінансові зобов'язання в найближчому майбутньому. Ось деякі ключові аспекти аналізу платоспроможності:

Власні оборотні кошти: Власні оборотні кошти - це важливий абсолютний показник, який вказує на наявність грошових ресурсів для покриття поточних зобов'язань. Важливо визначити, як ця величина змінювалася протягом цих трьох років і які фактори вплинули на її зміну.

Співвідношення активів та зобов'язань: Співвідношення між поточними активами і поточними зобов'язаннями є ще одним важливим показником платоспроможності. Велике співвідношення може вказувати на гарну платоспроможність, оскільки активи покривають зобов'язання.

Ліквідність: Розгляньте показники ліквідності, такі як поточне співвідношення та швидкий раціо. Вони вказують на здатність підприємства забезпечити грошовий потік для сплати зобов'язань у короткостроковій перспективі.

Динаміка заборгованості: Важливо також дослідити зобов'язання підприємства і визначити, чи збільшились вони в порівнянні з активами. Заборгованість може впливати на платоспроможність.

Грошові потоки: Аналіз грошових потоків, включаючи грошові приходи та витрати, також є важливим для оцінки платоспроможності. Це допоможе визначити, чи здатне підприємство генерувати грошовий потік для виконання своїх фінансових зобов'язань.

Після проведення аналізу цих аспектів ви зможете зробити висновок щодо платоспроможності підприємства. Якщо всі показники вказують на стабільну та здорову платоспроможність, то це свідчить про фінансову стійкість підприємства і його здатність виконувати фінансові зобов'язання.

Однак важливо також розглянути можливі ризики та варіабельність цих показників для більш глибокого розуміння фінансової стійкості.

Таблиця 2.13.

Аналіз платоспроможності підприємства «Biggy Вантажоперевезення»

за 2020-2022р.р.

показники	2020	2021	2022	Відхилення (+/-) 2022-2021
Коефіцієнт загальної ліквідності	2,33	2,24	3,12	+0,88
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,47	0,46	0,65	+0,18
Коефіцієнт покриття мобільними засобами	1,53	1,34	1,72	+0,39

Джерело: власна розробка автора.

Отже, у результаті загального аналізу фінансово-економічного стану «Biggy Вантажоперевезення» у 2020-2022 роках було визначено, що рівень ліквідності активів підприємства є задовільним, показники фінансового стану у динаміці відображають збільшення частки власного капіталу підприємства та його високої маневреності й гнучкості, акумулювання ділової активності у 2022 році через покращення платіжної дисципліна щодо розрахунків з кредиторами та дебіторами та зростання показників прибутковості. З усього зазначеного робимо задовільний висновок про задовільний фінансово-економічний стан «Biggy Вантажоперевезення» без гострих загроз діяльності.

підприємства.

НУБІП України

2.3. Основні проблеми в автомобільних вантажних перевезеннях обраного підприємства.

Перехід до ринкових відносин поставив Україну та багато транспортних компаній на межу виживання та змусив їх різко скоротити витрати. Важка економічна ситуація в нашій країні вимагає від практиків транспортної галузі більшої уваги до вирішення проблем організації та управління перевезеннями.

Водночас існує потреба у підвищенні точності планування, аналізу та економічної оцінки великих транспортних систем та їх окремих складових. Тільки на основі точного розрахунку та аналізу можна сформулювати розумний ресурсозберігаючий план перевезення вантажів. Поки що ці умови забезпечуються лише за допомогою логістики, тобто алгоритмів керування, які за допомогою різноманітних економіко-математичних методів оптимізують роботу окремих елементів транспортного процесу та об'єднують їх в єдину структуру.

Водночас дуже важливим показником є отримання достовірного розуміння ринкових умов. В даний час ринок транспортних послуг зазнав величезних змін, з'явилася величезна кількість експедиторів, перевізників і логістичних компаній, але клієнти все ще не задоволені якістю послуг. Навіть впровадження складних програмних продуктів не завжди вирішує проблеми бізнесу.

Часто виникають такі питання, як недотримання термінів поставки автомобіля та термінів доставки, пошкодження або відсутність товару, проблеми з документообігом тощо. Причиною цього є відсутність аналізу питань стандартів на залізницях, окремих компаніях і самій транспортній галузі.

НУБІП України

Якщо науковці розділити думки щодо вдосконалення логістичної діяльності транспортних підприємств на теми, то стає зрозуміло, що основними є:

1. Якість транспортних послуг. Все більше компаній, чия діяльність так чи інакше пов'язана з транспортуванням (доставка сировини та послуг, обслуговування клієнтів), вирішують передавати всі або частину своїх перевезень аутсорсингу.

Таке рішення дозволяє їм зосередитися на основних напрямках діяльності, підвищити якість своєї роботи та вдосконалити свою продукцію, а також довірити транспортну логістику професіоналам у цій галузі, тим самим підвищуючи якість перевезень і, в багатьох випадках, знижуючи транспортні витрати.

Однак зовнішні оператори не завжди надають якісні послуги. Це стосується в першу чергу простих вантажних компаній або транспортних компаній, де перша компанія не має власного рухомого складу і виступає посередником між замовником і перевізником, друга компанія - займається перевезенням вантажів власним автотранспортом і насправді не намагається оптимізувати сам процес доставки.

Хоча це можна зробити шляхом збору консолідованих відправлень від кількох відправників, планування оптимальних маршрутів доставки, підключення більш ефективних методів доставки на певних етапах маршруту.

Можна сказати, що на сучасному ринку транспортних перевезень спостерігається тенденція відмирання «простих» операторів і перехід до об'єднання вантажних, транспортних та інших функцій транспортної логістики в одне підприємство. Для таких складних підприємств часто використовується термін «логістичний оператор», що повною мірою відображає системність його діяльності та чітку орієнтацію на компроміс між транспортними витратами та рівнем якості послуг, що надаються.

2. Зношеність рухомого складу.

Нині в «Україні» зношеність основних фондів становить 50-80%. По-перше, це стосується рухомого складу - пасажирських і вантажних вагонів, рухомого складу. Поточний термін служби вантажних локомотивів становить 50 років. Водночас їх відсутність не гарантує належної швидкості та безпеки перевезення вантажу.

Попит на рухомий склад дуже великий. Факторами, які заважають Узбекистану задовольнити свої потреби в рухомому складі, є недостатні інвестиційні ресурси з одного боку та обмежені можливості для транспортних проектів з іншого. Також необхідно обговорити питання щодо визначення оптимального терміну служби транспортних засобів, що використовуються для перевезення вантажів, та необхідності повного нарахування їх амортизації.

Як ми всі знаємо, існує багато способів розрахунку амортизації, і на даний момент кожна компанія вирішує, який метод використовувати, хоча б для внутрішніх потреб (наприклад, розрахунок транспортних витрат або залишкової вартості транспортування). Практика підприємств, на балансі яких перебуває власний автотранспорт, свідчить про зручність різних методів нарахування амортизації транспортних засобів при використанні рухомого складу виробництва країн СНД і Європи, Японії та Південної Кореї.

Тому для вітчизняних марок автомобілів рекомендується розраховувати термін служби автомобіля в 5-6 років, тоді як для «іномарок» цей термін можна подвоїти. Що стосується визначення оптимального періоду заміни транспортного засобу, то тут підійде метод, який використовується в логістиці, враховуючи, з одного боку, зростання експлуатаційних витрат з часом, а з іншого боку, поступове зниження продуктивності та залишкової вартості автомобіля.

Ця методика дозволяє зрозуміти, на якому етапі терміну експлуатації автомобіль вигідніше продати за його залишковою ринковою вартістю, ніж експлуатувати його з постійно зростаючими витратами (включаючи амортизацію, витрати на технічне обслуговування тощо).

3. Рухомий склад недовантажений. Проблема недовикористання потужностей автотранспорту безпосередньо пов'язана з частим небажанням або нездатністю комплектувати вантажі від різних вантажовідправників. А вже перевезення збірних вантажів приносить перевізникам значні прибутки, адже для кожного вантажовласника, який володіє частиною таких вантажів, витрати на перевезення в порівнянні з ним дещо знижуються. Якщо його товар упакований окремо у вагон (вагон).

Причина цього полягає в тому, що, хоча це не має економічного сенсу, основою транспортних тарифів у будь-якому випадку є пробіг, який проїхав транспортний засіб. Таким чином, фактично не буде різниці у вартості доставки на 1000 кілометрів для одного виду вантажу вагою 2 т і 5 т. Звичайно, доставка збірного вантажу створює більше проблем, ніж відправка від одного відправника до одного одержувача, але вона вигідніша, як для відправника (економія на доставці), так і для перевізника (разом вартість доставки вантажу істотно зростає). перевищує вартість доставки до одного відправника)

4. Страхування вантажів і транспортних засобів. В даний час все більше відправників і одержувачів намагаються застрахувати свої відправлення. Крім того, застосовується страхування вантажу, а не транспортного засобу, що перевозить вантаж. Тому в більшості випадків страховка здійснюється у відсотках від вартості вантажу (зазвичай 0,15-0,25%).

При настанні страхового випадку страхове відшкодування виходить з розміру пошкодження вантажу. Часто вартість збитків не компенсується повністю. У будь-якому випадку і страховик, і страхувальник шукають найбільш прийнятну комбінацію страхових премій і страхових виплат, зазначених у договорі страхування.

Страхування вантажу зменшує хвилювання щодо процесу доставки, що часто позитивно впливає на всіх учасників. Що стосується страхування автомобіля, то воно використовується рідше. Водночас тривале недовіра до

страхових компаній сповільнило поширення страхування транспортних засобів і вантажів.

5. Організувати комплексну взаємодію кількох видів транспорту. З існуючих у нашій країні видів транспорту (автомобільний і залізничний, морський, річковий, повітряний, трубопровідний) найбільш використовуваним залишається залізничний транспорт. На відстані 700-1500 кілометрів залізничний транспорт набагато економічніший, ніж автомобільний, тим більше, що ціни на паливе та мастила продовжують рости.

Але автомобільні перевезення останнім часом швидко збільшують свою потужність і пропонують багато переваг перед залізницею, найдешевшим видом транспорту.

Попит на автомобільний транспорт є вищим, ніж на інші види транспорту, і в основному пов'язаний з мобільністю цього виду транспорту.

Отже, по-перше, підприємствам автомобільного транспорту легше реорганізуватися, щоб вижити в умовах ринкових відносин, а по-друге, цей вид транспорту успішно здійснює перевезення «від дверей до дверей», чого в більшості випадків не вдається залізницям.

Слід зазначити, що при взаємодії різних видів транспорту час транспортування майже завжди збільшується. Це пов'язано з перевантаженням з одного виду транспорту на інший, що часто супроводжується короткочасним зберіганням вантажів. Тому незначне зниження загальних транспортних витрат часто супроводжується збільшенням часу доставки та ускладненням організації та контролю такого транспортування.

Водночас можна додати, що комбіновані перевезення загалом більш непередбачувані з точки зору термінів і можливих ризиків. Тут проблема інформаційного забезпечення набагато серйозніша, ніж транспортна проблема окремого виду транспорту.

Узагальнюючи, можна сформулювати основні проблеми транспортної логістики: якість транспортних послуг, зношеність рухомого складу,

недостатнє завантаження рухомого складу, недосконалість систем страхування вантажів і транспортних засобів, складність організації взаємодії багатьох видів транспорту. транспортування.

Ви рішення цих проблем є вирішальною умовою подальшого успішного розвитку транспортної логістики, особливо залізничного транспорту, а пошук розв'язання цих проблем є пріоритетним напрямом наукових досліджень і діяльності органів влади та управління.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

РОЗДІЛ 3

**НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ
АВТОМОБІЛЬНИМИ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ТОВ
«BIGGY ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ»****3.1. Шляхи вдосконалення механізму управління автомобільними
вантажними перевезеннями**

Ринок транспортних послуг є однією з найбільших і найважливіших підсистем економіки. В умовах жорсткої конкуренції на ринку транспортних послуг посилюється тиск на успішний розвиток транспортних і логістичних операторів, і споживачі все більше вимагають товарів з вищою якістю транспортних послуг, умов доставки та зберігання.

Сталий розвиток ринку транспортних послуг є запорукою об'єднання національного економічного простору, вільного руху товарів і послуг, вільної конкуренції та господарської діяльності, забезпечення національної безпеки, покращення умов і рівня життя людей. Транспорт пов'язаний з інтересами всіх соціальних прошарків, а ефективність його роботи впливає на економічне життя країни.

Якісне вдосконалення автомобільного транспортного виробництва відбувається у вигляді інновацій, які є основою інноваційного процесу в умовах ринку транспортних послуг. Впроваджувати інновації, які покращують якість транспортних послуг для підвищення конкурентоспроможності послуг компанії.

Таким чином, інновації в цій галузі спрямовані на покращення фактичних якісних характеристик транспортного процесу по відношенню до подібних перевезень, які здійснюються конкурентами. Цей комплекс інновацій безпосередньо впливає на споживчі властивості транспортної продукції.

Світовий досвід доводить, що якісних змін у транспортній галузі можна досягти лише на основі використання сучасних технологій забезпечення та супроводу транспортного процесу, які відповідатимуть існуючим потребам та міжнародним стандартам на основі положень концепції логістичного менеджменту.

Однією із сучасних логістичних концепцій вантажоперевезень є інтермодальні перевезення, які забезпечують організаційно-технічну взаємодію різних видів перевезень, координацію та синхронізацію процесів транспортно-логістичного обслуговування, партнерство між різними учасниками від дверей до дверей. Створення вантажоперевізничних ланцюгів з пільговими умовами [7].

Сучасний рівень розвитку та глобалізації світової економіки, активність зовнішньоекономічних і торговельних зв'язків, популярність туризму серед населення світу зумовлюють визначальну роль і позицію інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності української національної транспортної системи, та створити реальні можливості для її інтеграції в європейську та світову транспортні системи.

Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності України» визначає принципи формування цілісної системи пріоритетних напрямів інноваційної діяльності та їх реалізації в Україні, яка базується на законодавстві про пріоритетні напрями науково-технічного розвитку та національному законодавстві, цільовий план. Закон визначає стратегічні пріоритетні напрями інноваційної діяльності на 2012-2021 роки, серед яких у сфері транспорту протягом найближчих 10 років – розробка нових технологій для високотехнологічного розвитку транспортних систем, літако- та суднобудування.

З метою поступового забезпечення реалізації визначених Законом стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності затверджено

середньострокові пріоритетні напрями інноваційної діяльності на національному рівні, серед яких пов'язані з розвитком транспортної системи:

- Створення та розвиток швидкісного та високошвидкісного руху пасажирських поїздів;

- Оновлення та розвиток якісних характеристик рухомого складу, розробка прогресивної технології ремонту;

- Створення нового покоління авіаційної та суднобудівної техніки та технологій;

- Створення та впровадження інформаційно-навігаційних систем нового покоління;

- розвиток міжнародних транспортних коридорів та модернізація інфраструктури, електрифікація окремих залізничних ліній в Україні;

- Розвивати транспорт і логістику.

Розробка та впровадження інновацій у транспортно-дорожньому комплексі здійснюється в рамках заходів з розвитку та реформування транспортної підгалузі: дорожнього господарства, залізничного транспорту, водного та повітряного транспорту, а також шляхом застосування абсолютно

нових технологій у транспортний процес, який призводить до поступового

міждисциплінарного структурного зрушення, Ефективна трансформація та модернізація Технічної ради України.

Розробка та впровадження інновацій у дорожню галузь України, особливо використання нових технологій у будівництві та реконструкції доріг,

зробить дороги країни більш довговічними та підвищить рівень безпеки дорожнього руху.

Завданням інновацій, які виникають як бізнес-процеси організації, є підвищення конкурентоспроможності шляхом підвищення операційної ефективності.

Інновації створюють умови для підвищення якості транспортних продуктів і процесів, зниження операційних витрат, підвищення інвестиційної привабливості транспортних компаній.

Сьогодні інноваційні чинники стають вирішальною умовою сталого розвитку транспорту.

Проблема полягає в тому, що, окрім необхідності збільшення загального обсягу інвестицій, для успішної роботи «великих вантажних перевезень» також необхідна зміна структури інвестицій: значна частина інвестицій має спрямовуватися на фінансування інноваційної діяльності. Інноваційна діяльність «Biggy Trucking» має бути спрямована на вирішення наступних завдань:

- Забезпечення високоякісних транспортних послуг.
- Зменшити витрати на надання послуг.
- Своєчасність доставки товару.
- Висока безпека вантажів під час транспортування та вантажно-розвантажувальних робіт.

Конкурентоспроможність транспортних послуг у процесі впровадження інновацій є двигуном інноваційної діяльності. Він реалізує можливості краще та ефективніше, ніж інші подібні послуги, доступні на цьому ринку.

Дуже важливий фактор часу: невчасне та несвоєчасне прийняття рішень щодо застосування інновацій може призвести до небажаних результатів або навіть збитків.

Велике значення для вдосконалення перевізного процесу має застосування методів комп'ютерного моделювання та математичних методів. За допомогою цих методів при вантажних перевезеннях успішно вирішуються такі завдання, як оптимізація складу автопарку, закріплення споживачів за перевізниками, розподіл транспортних засобів за маршрутами.

Однак використання інших видів палива поки що на низькому рівні порівняно з бензином і не дає достатнього ефекту при використанні відносно

розмірів України. Вирішення проблеми переходу на інші види палива має еколого-економічне значення в сучасному світі, оскільки використання природного газу транспортними компаніями є значним

Перед усіма учасниками транспортно-інноваційного процесу постане проблема фінансування інноваційних проектів та підвищення ефективності інвестицій.

Основними бенефіціарами інноваційного процесу є споживачі транспортних послуг, у вартість яких входять витрати на фінансування розробки, впровадження та експлуатації інноваційних проектів.

Активними учасниками цього процесу є транспортні підприємства, організації, що займаються розробкою та підтримкою інновацій, постачальники матеріальних, трудових і фінансових ресурсів. Від ефективності роботи яких залежить якість і вартість транспортних послуг.

Ефективність різноманітних операцій інноваційного проекту також залежить від рівня і глибини розробленості та готовності до впровадження.

Не менш важливим для ефективного впровадження інновацій Biggy Trucking є рівень підготовки та мотивації співробітників. У зв'язку з цим

вирішення проблеми прискорення просування інновацій у транспортному комплексі пов'язане з удосконаленням обліку та аналізом впливу його впровадження на всі складові процесу, насамперед щодо умов і показників транспортного комплексу.

Діяльність суб'єктів господарювання, що надають транспортні послуги.

По-перше, це фінансовий аспект. Інноваційна діяльність потребує значних капіталовкладень для виконання техніко-економічних досліджень інвестиційних можливостей, реалізації бізнес-планів інвестиційних проектів, виконання науково-дослідних робіт, аналізу проектно-кошторисної документації, науково-дослідних робіт для реалізації проектів, закупівлі рухомого складу та обладнання, будівельно-монтажні роботи тощо для залучення коштів за прийнятними ринковими цінами та акціями.

Ефективність його використання сприятиме розширенню джерел фінансування та інвестицій для реалізації інноваційних проєктів, тим самим вплинувши на прискорення впровадження інновацій «великої вантажівки».

Алгоритми впровадження інновацій Biggy Trucking (зазвичай розробляються безпосередньо компаніями, які цього потребують) повинні включати наступні етапи.

1. Перевірити новизну інноваційних ідей транспортних компаній. Необхідно провести дослідження з питання недоторканності прав інтелектуальної власності.

2. Визначити економічну доцільність застосування даної інноваційної концепції. Економічні ефекти визначаються отриманням прибутку, який у свою чергу визначається зміною доходів, витрат виробництва і навіть податкових витрат під час реалізації конкретних наукових ідей.

Загалом впровадження інновацій має витрати, і ці витрати необхідно обґрунтовувати різними показниками ефективності: періодом окупності, чистим дисконтованим доходом, внутрішньою нормою прибутку.

3. Знайти джерела фінансування в процесі впровадження інновації. Зазвичай поділяються на три типи: тип капіталу, тип позики та гібридний тип. Знайти зовнішні джерела фінансування може бути важко, оскільки впровадження інновацій збільшує ризик;

4. Перевірте технічну обґрунтованість інноваційних ідей, цей етап пов'язаний з тим, що інновації завжди збільшують ризики, у цьому випадку потрібні пробні запуски та додаткові дослідження, щоб виявити проблеми та усунути їх до повної зрілості для впровадження транспортного підприємства.

Національна політика також важлива для підвищення інноваційної життєздатності підприємств.

Основними завданнями інноваційної політики національного розвитку є створення сприятливої інфраструктури для комерціалізації інновацій з метою підвищення ефективності національної економіки, покращення рівня життя

населення країни, розвитку фундаментальної науки, освіти, культури шляхом створення державних і сектори бізнесу на основі взаємовигідного співробітництва партнерства для забезпечення безпеки [18:21].

Для досягнення цілей національної політики щодо розвитку інноваційних виробництв необхідно:

- Забезпечувати нормативно-правовий нагляд за реалізацією інноваційних проєктів;

- Досягти оптимального поєднання методів державного стимулювання та ринкових механізмів реалізації інноваційної діяльності;

- закласти основу для розвитку трудового потенціалу наукових кадрів;

- Посилити національний нагляд та стимулювання науково-дослідної діяльності;

- Сприяти розвитку інноваційних технологій у сферах ощадливого природокористування та скорочення корпоративних витрат;

- сприяти науковому партнерству в освітній та виробничій діяльності для підвищення конкурентоспроможності національної економіки;

- вжити заходів щодо підвищення ефективності державно-приватного партнерства;

- Стимулювання іноземних інвесторів до фінансування наукоємних високотехнологічних галузей економіки України.

Тому в сучасних умовах довгостроковий розвиток «великих вантажівок»

на транспортних підприємствах на інноваційній основі потребує створення

ефективного механізму інноваційного розвитку, що включає економічні

інновації, організаційні інновації, формування та реалізацію інноваційної політики. Технологічні засоби прийняття управлінських рішень.

3.2. Розробка програми удосконалення механізму управління

автомобільними вантажними перевезеннями ТОВ «Biggy

Вантажоперевезення».

Варто зазначити, що бізнес-інновації потребують значних інтелектуальних, фінансових і трудових витрат. Крім того, ви інвестуєте не просто в проект, ви також інвестуєте в людей компанії.

Інновації у підприємницькій діяльності можуть бути технологічними, управлінськими, адміністративно-економічними та організаційними інноваціями.

Тому такі бізнес-проекти можуть покращити такі процеси, як розробка, надання послуг, продажі тощо. Крім того, процес значно спроститься і займе менше часу. Це означає, що підприємства отримають більше прибутку.

Очікувані кількісні та якісні результати реалізації проекту

Короткострокові результати проекту

- Будуть придбані автобуси, тягачі та причепа для перевезення легкових автомобілів;

- Будуть додаткові роботи;

- Працювати стане комфортніше.

Обнадійливі результати проекту:

- Підвищення ефективності транспортних перевезень;

- Підвищення рівня екологічності вживаних автомобілів;

- Зменшити витрати на ремонт і обслуговування автомобіля.

Для підвищення фінансової стійкості автотранспортних підприємств можна розглянути наступні методи та резерви:

1. Оптимізація витрат: аналізуйте всі витрати компанії та шукайте можливості скоротити витрати. Це може включати перегляд умов контрактів з постачальниками та пошук більш ефективних способів використання палива, енергії та інших ресурсів.

2. Покращте використання транспортного засобу: використовуйте GPS і технологію моніторингу для відстеження маршрутів, скорочення часу простою та покращення планування маршруту. Це допоможе зменшити витрати на паливо та збільшити продуктивність автопарку.

3. Розширювати клієнтську базу: активно залучати нових клієнтів і розширювати співпрацю з існуючими клієнтами. Рекламуйте свої послуги, пропонуйте знижки та акції та покращуйте якість своїх послуг.

4. Диверсифікація послуг: Розгляньте можливість розширення сфери послуг, що надаються компанією. Наприклад, ви можете включити вантажні перевезення, логістичні послуги або послуги з ремонту автомобілів.

5. Оптимізуйте управління запасами: аналізуйте та оптимізуйте запаси та витрати, щоб зменшити витрати на утримання та забезпечити оптимальну доступність продукції.

6. Удосконалити фінансове планування: ретельно проаналізуйте фінансовий стан компанії та сформулювати детальні фінансові плани та прогнози. Розробити цілі та стратегії для досягнення фінансової стабільності.

7. Знайдіть інші джерела фінансування: подумайте про отримання позики, інвестицій або гранту для задоволення фінансових потреб вашого бізнесу. Досліджуйте ринок і шукайте можливості співпраці з фінансовими установами.

8. Удосконалення менеджменту: Ефективне управління підприємством, включаючи розумний розподіл ресурсів, контроль витрат і постійний моніторинг фінансових показників.

Ці маршрути та резерви можуть допомогти підвищити фінансову стабільність автотранспортної компанії та забезпечити її успішну роботу.

Отже, в цілому, після розрахунку показників ефективності, можна сказати, що прийняття даного проекту є позитивним і розумним рішенням для «Biggy Вантажоперевезення» і обов'язково принесе очікувані результати.

Актуальність дослідження проблеми інвестиційно-інноваційної діяльності транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасного та мінливого бізнес-середовища полягає у значному підвищенні рівня конкуренції на ринку вантажних перевезень.

Крім того, інтеграція України у світовий економічний простір вимагає від транспортно-логістичних підприємств врахування інвестиційної та інноваційної складових у стратегічних пріоритетах управління господарською діяльністю.

Інвестиційна та інноваційна діяльність у сфері транспортно-логістичних послуг спрямована на створення, удосконалення та практичне впровадження науково-технічних розробок, визначення джерел фінансування інвестицій в інноваційну продукцію та оцінку запропонованих інвестиційних проектів, оптимізацію потоків інвестиційних потоків.

Компанія вважала нереальним сплату передоплати за інвестиційний проєкт, тому обрала перший варіант, який їй було запропоновано шляхом аналізу та порівняння варіантів інвестиційного проєкту. Ця модель коштує менше 5000 доларів, що важливо для роботи компанії.

Зростання «Biggy Вантажоперевезення» можна зрозуміти через ретельний облік його бізнесу. Він також показує відносну інтенсивність кожного виду діяльності на ринку та ресурси, необхідні логістичним групам для реалізації більш амбітних проєктів.

Крім того, ці висновки дають вказівки щодо того, як фінансувати повторювані інвестиційні проєкти, які приносять більший прибуток.

Як і з будь-якою новою бізнес-ідеєю, розробка інновацій вимагає значних витрат. Ці витрати включають значні фінансові та трудові витрати, а також витрати на наймання працівників.

Багато людей не знають, що навіть організаційні зміни пов'язані з величезними витратами. Робота інноватора в певній галузі може бути технічною, управлінською, економічною чи навіть адміністративною.

Такі проєкти в будь-якій сфері можуть допомогти компаніям покращити розвиток, надання послуг, продаж продуктів тощо. Спрощуючи процеси, ці програми можуть допомогти підприємствам збільшити їхні прибутки.

Зараз, у зв'язку зі світовою економічною кризою, яка має великий вплив

на українську економіку, стає очевидним необхідність з'ясування акцентів соціально-економічного розвитку країни в контексті внутрішнього виробництва та промислових підприємств. Завдяки цьому можна визначити, що промислові підприємства, спрямовані лише на короткострокові програми розвитку та локалізацію втрат під час кризи, можуть залишитися на межі економічного зростання.

Навіть при впровадженні антикризових заходів, важливо розробити стратегію перспективного економічного росту для українських промислових підприємств. Світова економічна криза ускладнює цей процес через втрату багатьма підприємствами їхнього конкурентного потенціалу на світовому ринку та зниження їхнього виробничого потенціалу.

Розв'язання цієї проблеми вимагає глибокого аналізу глобальних тенденцій та впливу процесів глобалізації на світову економіку. З іншого боку, дослідження методологічних аспектів розробки стратегії перспективного економічного росту для промислових підприємств України є необхідним кроком для впровадження інвестиційних програм і створення інвестиційної інфраструктури.

Підходи до розробки стратегії росту підприємства залежать від його масштабу, різноманітності видів діяльності та структурних одиниць. Кожна приватна стратегія повинна враховувати мети розвитку та можливості досягнення їхнього визначеного рівня ефективності в окремій сфері або діяльності в межах структурної одиниці підприємства.

Розробка стратегії вимагає детального дослідження і аналізу методологічних основ, враховуючи сучасні реалії та тенденції у світовій економіці. Цей процес важливий для формування і реалізації ефективної стратегії розвитку промислових підприємств в сучасних умовах.

Розглядання та обґрунтування методологічних аспектів розробки стратегії перспективного економічного росту «Biggy Вантажоперевезення» стає актуальним завданням, оскільки це підприємство є важливим учасником

українського ринку та вимагає компетентної стратегії для подальшого розвитку.

Алгоритм рішення досліджуваної проблеми представлений на табл. 3.1.

Таблиця 3.1.

Алгоритм розробки методологічних основ стратегії перспективної інвестиційної політики економічного росту «Biggy Вантажоперевезення»

1. Дослідження теоретико-методологічних основ удосконалювання інвестування
2. Аналіз перспектив стратегічного інвестиційного розвитку «Biggy Вантажоперевезення»
3. Розробка концептуальних положень перспективної інвестиційної політики економічного росту «Biggy Вантажоперевезення»
4. Формування стратегії перспективної інвестиційної політики «Biggy Вантажоперевезення»
5. Тактичні схеми реалізації економічного росту

Джерело: власна розробка автора.

Розглянемо докладніше алгоритм розробки методологічних основ стратегії перспективної інвестиційної політики економічного росту «Biggy Вантажоперевезення». Під час вирішення першого наукового завдання, яке полягає у дослідженні теоретико-методологічних основ удосконалення стратегій інвестування в економічних системах, основна увага має бути зосереджена на таких аспектах:

- Вивчення методологічних принципів формування стратегії інвестування економічних систем: Дослідження та аналіз наукових підходів і методологій, які стосуються розробки стратегій інвестування, що відповідають конкретним характеристикам «Biggy Вантажоперевезення».

- Визначення основних тенденцій стратегічного інвестиційного розвитку промислових підприємств в епоху глобалізації економіки: Дослідження впливу глобальних економічних факторів і тенденцій на

стратегічний розвиток компанії.

- Виявлення проблеми довгострокового економічного росту «Biggy Вантажоперевезення» і пошук шляхів їхнього рішення: Аналіз ідентифікації факторів, що гальмують довгостроковий ріст компанії, та розробка рекомендацій для їх подолання.

Під час рішення другого наукового завдання, що передбачає аналіз перспектив стратегічного інвестиційного розвитку «Biggy Вантажоперевезення», увага має бути зосереджена на таких аспектах:

- Дослідження методичних основ аналізу, методів оцінки, моделювання й прогнозування інвестиційної діяльності «Biggy Вантажоперевезення» в економічних системах: Розробка методологій та інструментів для оцінки і прогнозування інвестиційних можливостей і ризиків.

- Дослідження впливу зовнішніх і внутрішніх факторів на перспективи стратегічного інвестиційного розвитку «Biggy Вантажоперевезення»: Аналіз факторів, таких як ринкова конкуренція, регулюючі нормативи, технологічні зміни тощо, і їхнього впливу на стратегію інвестиційного розвитку.

- Моделювання інвестиційних сценаріїв перспективного розвитку «Biggy Вантажоперевезення»: Розробка різних сценаріїв для інвестиційного розвитку, що дозволяють прогнозувати можливі результати і вибрати оптимальні стратегії.

При рішенні завдання розробки концептуальних положень перспективної інвестиційної політики економічного росту «Biggy Вантажоперевезення», розгляньмо такі напрямки:

- Визначення основних напрямків стратегічного інвестування для забезпечення економічного росту «Biggy Вантажоперевезення»: Визначення пріоритетних секторів і областей для інвестування, що сприятимуть стійкому росту компанії.

- Виявлення базових інструментів перспективної інвестиційної політики економічного росту підприємства: Розробка інвестиційних інструментів і

стратегій, таких як розширення, розробка нових продуктів, партнерства тощо.

- Обґрунтування організаційних основ реалізації концептуальних положень перспективної інвестиційної політики економічного росту «Biggy Вантажоперевезення»: Визначення структури та процесів, необхідних для успішної реалізації інвестиційних проектів і стратегій.

Такий підхід дозволить систематично і послідовно розробити методологічні та стратегічні основи для подальшого розвитку та інвестування в економічну діяльність «Biggy Вантажоперевезення».

При формуванні стратегії перспективної інвестиційної політики «Biggy Вантажоперевезення» слід акцентувати увагу на наступних ключових аспектах:

- Розробка механізму трансформації концептуальних положень перспективної інвестиційної політики в стратегічні напрямки діяльності «Biggy Вантажоперевезення»: Створення чіткого плану перетворення концепцій та ідей інвестиційної політики в конкретні стратегічні дії та проекти для компанії.

- Визначення стратегічних напрямків формування та раціонального використання інвестиційних ресурсів: Аналіз і вибір пріоритетних напрямків розвитку, які найкраще відповідають потребам і цілям «Biggy Вантажоперевезення». Розробка інвестиційних планів та ресурсів для їх реалізації.

- Розробка системи організаційно-економічних заходів з метою забезпечення реалізації інвестиційної стратегії промислового підприємства: Створення плану дій та організаційної структури для ефективного реалізації інвестиційної стратегії, включаючи управління ресурсами, розподіл завдань та відповідальності.

При вивченні методологічних принципів формування стратегії інвестування економічних систем стосовно «Biggy Вантажоперевезення» було проведено ієрархічне структурування можливих видів та варіантів

стратегії промислового підприємства. Ця процедура допомагає систематизувати інформацію та виділити найбільш обіцяючі напрямки розвитку, а також допомагає уникнути непродуктивних затрат ресурсів.

Результати цього ієрархічного структурування можуть послужити основою для подальшого визначення конкретних стратегій та тактичних планів з метою реалізації інвестиційної політики «Biggy Вантажоперевезення».

В основі ієрархічного розгляду стратегії інвестування для «Biggy Вантажоперевезення» закладені восьме ключових напрямків стратегій, які варто детальніше розглянути:

- Товарно-ринкова стратегія: Аналіз ринкових можливостей та вибір оптимальної товарної стратегії, щоб відповісти на попит та зростання конкурентоспроможності.

- Ресурсно-ринкова стратегія: Оцінка ресурсів, необхідних для реалізації стратегії, і визначення шляхів їхнього забезпечення.

- Технологічна стратегія: Вибір технологічних рішень та інновацій, які сприятимуть розвитку і підвищенню ефективності діяльності.

- Інтеграційна стратегія: Розгляд можливостей інтеграції в ланцюг виробництва або в інші ринки для отримання конкурентних переваг.

- Фінансово-інвестиційна стратегія: Розробка фінансових планів і вибір інвестиційних інструментів для забезпечення фінансової стабільності та зростання.

- Соціальна стратегія: Врахування соціальних відповідальностей та розвитку стосунків зі співробітниками та громадськістю.

- Стратегія керування: Встановлення системи управління, яка забезпечить виконання стратегії та досягнення поставлених цілей.

- Стратегія реструктуризації: Розробка плану реструктуризації, який дозволить адаптуватися до змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі.

При вивченні проблеми формування стратегії перспективної інвестиційної політики для досягнення економічного росту «Biggy Вантажоперевезення», важливо враховувати:

- Первісний склад портфеля виробничих замовлень: Оцінка наявних замовлень і їх відповідність стратегічним цілям компанії.

- Вибір оптимального типу портфеля замовлень: Розгляд можливих варіантів портфеля замовлень і вибір найефективнішого з погляду стратегічних цілей.

- Оцінка прийнятного співвідношення ризику і прибутковості портфеля виробничих замовлень: Аналіз можливих ризиків та визначення вартості їх управління.

- Обрана схема динаміки керування портфелем замовлень: Розробка системи керування замовленнями для ефективного виконання стратегії.

Ці аспекти визначають стратегічну орієнтацію інвестиційної політики та допомагають забезпечити її успішну реалізацію для досягнення економічного росту компанії.

Проблема управління бізнесом на всіх етапах кризи залишається досить складною, оскільки в ринкових умовах діяльність багатьох елементів економічної системи супроводжується численними ознаками кризи. Кількість компаній, які не можуть вчасно погасити поточну заборгованість, продовжує зростати. У цьому випадку потрібно розробити дієвий механізм корпоративного управління, але він поки не зрозумілий.

3.3. Розрахунок витрат на програму удосконалення механізму управління автомобільними вантажними перевезеннями ТОВ «Biggy Вантажоперевезення».

Компанія «Biggy Вантажоперевезення» активно розвивається та нарощує свої виробничі можливості, що було аналітично доведено за

результатами розрахунків основних фінансово-економічних показників діяльності підприємства у попередньому розділі.

Тому невід'ємною частиною нинішньої діяльності компанії є інвестування у розширення своїх ринків збуту та ефективності каналів просування послуг, з чого і складається питома частина інвестиційної діяльності підприємства станом на кінець 2021 року.

«Biggy Вантажоперевезення» зарекомендував себе на ринку логістичних послуг як сучасна, постійно оновлююча підходи до ведення бізнесу компанія з молодого командою професіоналів, які невпинно шукають нові, нестандартні шляхи вирішення поточних ринкових ускладнень.

Для покращення здійснення надання послуг, доставки автомобілів підприємство «Biggy Вантажоперевезення» прийняло рішення здійснити оновлення транспортних засобів, а саме оновлення автобусів (сидільних тягачів і причепів для перевезення легкових авто).

Ціль проекту: Заміна 50 старих 10-12 річних на новіші автобуси вік яких не перевищує 5 років. Підприємство «Biggy Вантажоперевезення» розробило два варіанти інвестиційного проекту, та проаналізувавши їх обрало один варіант інвестиційного проекту, які ми детальніше розглянемо далі.

Розглянемо перший варіант інвестиційного проекту, він полягає в придбанні автобусів в лізинг без авансу, на 60 місяців, плата річних в рік становить 6% річних на залишкову суму щомісячно, а річна ставка страхування транспортних засобів становить 2% на залишкову суму щомісячно.

В таблиці 2.1. представлено розрахунок першого варіанту інвестиційного проекту підприємства «Biggy Вантажоперевезення».

Таблиця 2.1.

Інвестиційний проект підприємства «Biggy Вантажоперевезення»

Розрахунок за договором лізингу транспортних засобів з лізинговою компанією ЛК-1

Умови договору лізингу №1:					
	Аванс	0%		курс грн/євро	31,50
	Строк договору	60	міс		
	Плата за лізинг	6%	річних на залишкову суму щомісячно		
	Річна ставка страхування ТЗ	2%	на залишкову суму щомісячно		
№	найменування ТЗ	к-ть ТЗ	вартість 1 од.ТЗ		сума
			од.	євро	грн
1	Сідельний тягач Mercedes-Benz Actros 2017	50	42 000	1 323 000	66 150 000
2	Причіп-автовоз Rolfo 2017	50	35 600	1 121 400	56 070 000
	Всього контрактна сума, грн				122 220 000
	Додадкові платежі:				
	Доставка ТЗ				3 937 500
	Митні збори і платежі				13 444 200
	ПДВ				27 920 340
	Сертифікація ТЗ				315 000
	Реєстраційні витрати				157 500
	Комісії з оформлення				1 222 200
	Всього повна вартість ТЗ				169 216 740
	Аванс			0%	0
	Лізингова сума				169 216 740
	Плата за лізинг				25 805 553
	Страхування лізингу				8 601 851
	Всього сума за договором лізингу				203 624 144
	Сума ТЗ без ПДВ для оприбуткування				141 296 400

Джерело: власна розробка автора.

За даними таблиці ми бачимо, що загальна вартість тягачів для підприємства «Biggy Вантажоперевезення» без ПДВ буде становити

141 296 400 грн. Далі представимо розрахунок другого варіанту

інвестиційного проекту підприємства «Biggy Вантажоперевезення». Він

полягає в придбанні автовозів в лізинг з авансом в 20%, на 60 місяців, плата

річних в рік становить 5% річних на залишкову суму щомісячно, а річна ставка

страхування транспортних засобів становить 2% на повну вартість

транспортних засобів з ПДВ щомісячно.

Таблиця 2.2.

Інвестиційний проект підприємства «Biggy Вантажоперевезення»

Джерело: власна розробка автора.

Умови договору лізингу №2:					
	Аванс	20%		курс грн/євро	31,50
	Строк договору	60	міс		
	Плата за лізинг	5%	річних на залишкову суму щомісячно		
	Річна ставка страхування ТЗ	2%	річних на повну вартість ТЗ з ПДВ		
№	найменування ТЗ	к-ть ТЗ	вартість 1 од.ТЗ		сума
			од.	євро	
1	Сідельний тягач Mercedes-Benz Actros 2017	50	42 000	1 323 000	66 150 000
2	Причіп-автовоз Rolfo 2017	50	35 600	1 121 400	56 070 000
	Всього контрактна сума, грн				122 220 000
	Додадкові платежі:				
	Доставка ТЗ				3 937 500
	Митні сбори і платежі				13 444 200
	ПДВ				27 920 340
	Сертифікація ТЗ				315 000
	Реєстраційні витрати				157 500
	Комісії з оформлення				6 111 000
	Всього повна вартість ТЗ				174 105 540
	Аванс			20%	34 821 108
	Лізингова сума				139 284 432
	Плата за лізинг				17 700 730
	Страхування лізингу				17 410 554
	Всього сума за договором лізингу				174 395 716
	Сума ТЗ без ПДВ для оприбуткування				146 185 200

За даними таблиці 2.2. ми бачимо, що загальна вартість тягачів для підприємства «Biggy Вантажоперевезення» без ПДВ буде становити 146 185 200 грн. що більше аніж в першому варіанті.

Таблиця 2.3.

Порівняння варіантів проекту інвестування «Biggy Вантажоперевезення»

Порівняння умов пропозицій за договорами лізингу ТЗ			
умови договору лізингу	Варіант		
	№1	Варіант №2	
Лізингова компанія	ЛК-1	ЛК-2	
Авансовий внесок	-	20%	
Строк договору, міс	60	60	
Плата за лізинг, % річних на залишок	6%	5%	
Страхування ТЗ			

показники договору лізингу	сума, грн	сума, грн	+/-, грн	+/-, %
річна ставка на залишок заборгованості	2%			
річна ставка від повної вартості ТЗ з ПДВ	2%			
Всього контрактна сума, грн	122 220 000	122 220 000		
Додадкові платежі:	46 996 740	51 885 540	4 888 800	10,4%
Доставка ТЗ	3 937 500	3 937 500		
Митні збори і платежі	13 444 200	13 444 200		
ПДВ	27 920 340	27 920 340		
Сертифікація ТЗ	315 000	315 000		
Реєстраційні витрати	157 500	157 500		
Комісії з оформлення	1 222 200	6 111 000	4 888 800	400,0%
Всього повна вартість ТЗ з ПДВ	169 216 740	174 105 540	4 888 800	2,9%
Авансовий внесок		34 821 108	34 821 108	
Лізингова сума	169 216 740	139 284 432	-29 932 308	-17,7%
Плата за лізинг	25 805 553	17 700 730	-8 104 823	-31,4%
Страховання лізингу	8 601 851	17 410 554	8 808 703	102,4%
	203 624			
Всього сума за договором лізингу	144	174 395 716	-29 238 428	-14,4%
	Вибір умов інвестування			
Показники для прийняття рішення	сума, грн	сума, грн	+/-, грн	+/-, %
Авансовий внесок		34 821 108	34 821 108	
Фінансові витрати всього	34 407 404	35 111 284	703 880	2,0%

Джерело: власна розробка автора.

За даними аналізу і порівняння варіантів проектів інвестування дирекція підприємства обрала перший варіант. Підприємство вважає недоцільним сплачувати аванс, та вартість транспортних засобів в першому варіанті менша на 4 888 800 грн., що є суттєвим для діяльності підприємства.

Детальний аналіз діяльності «Biggy Вантажоперевезення» та визначення його впевнених позицій на ринку, що стрімко розвивається, дають можливість визначити необхідність з однієї сторони та наявність усіх необхідних ресурсів – з іншої для впровадження інвестиційної діяльності, яка б забезпечила вищі показники ефективності з кожним роком.

ВИСНОВКИ

Ефективне управління фінансовою стійкістю підприємства є одним із найважливіших управлінських заходів, від якості якого залежатимуть фінансові результати діяльності. Оптимізація структури активів і капіталу, правильний вибір стратегії розвитку, контроль за зміною показників є основою фінансової стабільності та стабільності компанії.

Сьогодні на діяльність українських підприємств впливає затяжна фінансово-економічна криза, яка створює невизначеність та суттєво впливає на фінансову стабільність. Фінансова стабільність — це комплексне поняття, яке вивчає ресурсний потенціал підприємства, його фінансовий стан, залежність від впливу внутрішніх і зовнішніх факторів, його здатність ефективно працювати, залишаючись платоспроможним. Фінансова стабільність безпосередньо пов'язана зі структурою капіталу, розумна структура якого є запорукою забезпечення фінансової стабільності та платоспроможності підприємств, підвищення рентабельності власних коштів і, зрештою, призводить до підвищення конкурентоспроможності підприємств.

Фінансове планування є необхідною складовою, за допомогою якої можна досягти значної ефективності в діяльності суб'єкта господарювання. Це процес формування системи фінансового планування для забезпечення наявності у підприємства необхідних фінансових ресурсів для його розвитку та підвищення ефективності фінансової діяльності підприємства в майбутньому. Підсумовуючи, можна сказати, що на фінансову стійкість підприємств, особливо в умовах кризи, впливає багато факторів, і вкрай важливо сформулювати комплекс заходів щодо зміцнення фінансової стійкості підприємств.

У сучасних умовах господарювання транспортний комплекс є важливою складовою частиною національної економіки і відіграє ключову роль у розкритті геостратегічного потенціалу країни та участі в міжнародному поділі

праці. За роки ринкових реформ транспорт став самостійним чинником економічного піднесення України, процесом, який потребував значних інвестицій. Проте проблеми підвищення інвестиційної активності та відбудови економіки, особливо транспортної інфраструктури, неможливо вирішити лише за рахунок національних інвестицій, тому необхідно шукати інші джерела інвестиційних ресурсів.

У даному дослідженні аналізується діяльність ТОВ «Biggy Вантажоперевезення». Компанія спеціалізується на наданні транспортно-логістичних послуг для міжнародних та внутрішніх перевезень автомобілів та інших вантажів.

Станом на 31 грудня 2022 року загальна кількість працівників ТОВ «Biggy Вантажоперевезення» становила 204 особи. За цей рік кількість працівників за весь рік зросла на вісім осіб, що майже на 4% більше порівняно з 2021 роком. Це збільшення необхідне з виробничих міркувань, оскільки у 2021 році обсяги перевезень зросли на 17%, а маршрути були розширені, що призвело до потреби додаткових водіїв. У порівнянні з 2019 роком продуктивність праці зросла на 14%.

До недоліків «Biggy Вантажоперевезення» можна віднести низьку ефективність роботи з клієнтами, слабку внутрішню взаємодію відділів і співробітників, високі транспортні витрати, внаслідок чого зростають загальні витрати. Крім того, існуюча система управління перевезеннями не відповідає сучасним вимогам і перспективам розвитку підприємства. Існують загрози, які можуть вплинути на роботу компанії, це гостра конкуренція на ринку транспортних послуг, нестабільна внутрішньополітична ситуація, погіршення міжнародних відносин, що може призвести до втрати клієнтів. Зростання цін на паливе також призведе до подорожчання транспортних послуг та загострення конкуренції на ринку.

Здається, у цій галузі ще багато перешкод. Але я вважаю, що економічні та технологічні фактори найбільше впливають на бізнес у цій галузі.

Нестабільна фінансова ситуація компанії може обмежити її впровадження нових технологій та оновлення обладнання.

Логістичний і транспортний сектор в Україні продовжує стрімко розвиватися, з'являються нові підприємства, логістичні центри та посередники. Тому важливо оцінити конкурентне середовище.

Проаналізувавши фінансово-економічний стан «Biggy Вантажоперевезення» за 2020-2022 роки, ми дійшли висновку, що рівень ліквідності активів підприємства є задовільним, а динамічні показники фінансового стану свідчать про збільшення частки підприємства. Власні

кошти компанії та її висока маневреність і гнучкість. Також у 2022 році покращиться платіжна дисципліна щодо розрахунків з кредиторами та дебіторами, а також показники рентабельності. Загальна констатація полягає в тому, що фінансово-економічний стан «Biggy Вантажоперевезення» можна визнати задовільним і серйозних загроз для діяльності підприємства немає.

Проаналізувавши та порівнявши варіанти інвестиційного проєкту, керівництво компанії вирішило обрати перший варіант. Причиною такого рішення було недоцільність для компанії витратити авансовий внесок і те, що транспортний засіб першого варіанту коштував на 4 888 800 гривень менше, для компанії було важливим фактором.

Детальний аналіз діяльності «Biggy Вантажоперевезення» та виявлення його міцних позицій на ринку, що стрімко розвивається, дозволяє визнати наявність у компанії всіх ресурсів, необхідних для успішної інвестиційної діяльності, що забезпечить підвищення її ефективності щороку.

Варто зазначити, що впровадження бізнес-інновацій вимагає значних інтелектуальних, фінансових і трудових витрат. Крім того, інвестиції в інноваційні проєкти повинні спрямовуватися не тільки на сам проєкт, а й на розвиток співробітників компанії. Відмінності можуть існувати в різних аспектах бізнесу, включаючи технічні, управлінські, адміністративні, економічні та організаційні.

Тому такі бізнес-проекти сприяють вдосконаленню процедур розвитку, надання послуг, продажів та інших аспектів діяльності компанії. Цей процес також можна значно спростити та скоротити завдяки інноваціям. Це, в свою чергу, призводить до підвищення прибутковості бізнесу. Обґрунтування інвестицій в інноваційні проекти є складним і складним завданням, яке включає відбір якісних інноваційних проектів шляхом оцінки та порівняння науково-технічних аспектів, інвестиційної привабливості, можливостей реалізації та очікуваних ефектів поданих проектів.

Визначаючи пріоритети корпоративного інвестування та інноваційного розвитку, керівники вищої ланки повинні чітко усвідомлювати необхідність створення нової організаційної системи фінансово-господарської діяльності, формулювання системи заходів щодо підвищення рівня технічного та інформаційного забезпечення, формування стратегічних планів та враховувати мінливе бізнес-середовище та мінімізувати можливі ризики.

Тому на корпоративному рівні важливо з'ясувати пріоритети інвестиційно-інноваційного розвитку та їх вплив на прибутковість та показники успіху компанії.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Вісник. Офіційно про податки / Офіційне видання Державної фіскальної служби України. URL: <http://www.visnuk.com.ua/uk/publication/100006825> (дата звернення: 30.10.2022)

2. Давиденко Н. М. Аналіз інвестиційних проектів: Навч. посіб. Київ: ЦП «Компринт», 2015, 378с

3. Доуртмес П.О. Теоретико-методичне забезпечення оцінювання інвестиційно-інноваційної діяльності промислового підприємства: автореф. дис. канд. екон. наук. Харків, 2018. 21 с.

4. Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 р. № 1560–ХІІ (редакція від 15.08.2022 р.). URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1560–12>

5. Економіка підприємства: Навчальний посібник / С.М. Рогач, Н.М. Судіма, Л.М. Степасюк та ін. – 2-ге вид. К.: «ЦП «КОМПРИНТ»», 2018. 392 с.

6. Економіка підприємства: навчальний посібник / О.І. Лісак, Л.О. Андреева, Л.О. Болтянська. - Мелітополь: Люкс, 2020. – 272 с.

7. Єгорова О. М. Методичні засади оцінки ефективності інвестиційної діяльності торговельного підприємства. Молодий вчений. 2018. № 7. 263-269с.

8. Комчатких О.В. Компонентне оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства. Інтернаука. Серія «Економічні науки». 2019. № 10(30). С. 26–30.

9. Нкайа Б.Ж., Ларка М.І. Роль і значення інвестицій в діяльності підприємств. Стратегії інноваційного розвитку економіки України: проблеми, перспективи, ефективність. «Фор-вард–2016». 7 Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. студ. та молодих вчених. 27 грудня 2016 р. Харків: НТУ «ХП», 2016. С. 155–156.

10. Петренко Н.О. Принципові засади формування інноваційного середовища транспортно-інфраструктурних логістичних потоків. Бізнес-

навігатор. 2018. № 2-1(45). С. 27-31.

11. Приб К. А. Інвестиційна складова управління розвитком підприємства. Інтелект XXI. 2015. № 1. 77-85 с.

12. Ушеренко С.В. Інноваційно-інвестиційна діяльність українських підприємств: сучасний стан і пріоритети активізації. Гроші, фінанси і кредит.

2014. № 7-8(2). С. 56-59.

13. Церба А. О. Підходи до визначення інвестицій та інвестиційної активності підприємств. Стратегія і механізми регулювання промислового розвитку. 2016. 160-174 с.

14. Зобов О.С. Математичне моделювання інвестиційної стратегії підприємств – Журнал: Молодий вчений №6 (09)/2014 – 119-121с.

15. Касап Н.Г. Інвестиційна антикризова діяльність на підприємстві [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://www.rusnauka.com>

16. Ковтун Е.О., Сорока Д.В. Інвестиційна стратегія підприємства [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://www.rusnauka.com>

17. Король Т.О., Вербицька Ю.В. Інвестиційна політика підприємства в системі антикризового управління [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://www.rusnauka.com>

18. Уринів Ю.Г., Подвальна Г.В. Транспортна послуга як об'єкт аналізу та управління. URL http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/29842/1/6_27-35.pdf

19. Кулицький С. Проблеми розвитку мережі автомобільних доріг в Україні Україна: події, факти, коментарі. 2017. No 22. С. 56-65. URL: <http://nbuv.gov.ua/images/ukraine/2017/ukr22.pdf>

20. Чудіна Д.О., Дронова Т.С. Аналіз маркетингової стратегії просування продукту компанії. Міжнародний науковий журнал Scientific Review. 2021. Вип. 4. № 76. С. 6-15.

21. Демиденко С.Д., Настенко А. Фактори, що впливають на формування маркетингової стратегії. Стратегії глобальної

конкурентоспроможності: глобальне партнерство для сталого розвитку: матеріали VI міжнародної науковопрактичної конференції, Черкаси, 2019. С. 142-144.

22. Дунська А.Р., Кузнецова К.О. Управління міжнародною діяльністю підприємств. Київ, 2019. С. 153.

23. Возненко А. Розробка та реалізація маркетингової стратегії компанії на зовнішньому ринку. Вісник Хмельницького національного університету. 2020. № 6, Т. 4. С. 150-153.

24. Князева Т.В. Системний підхід в стратегічному маркетингу та управлінні бізнес-процесами. Проблеми та перспективи забезпечення стабільного соціально-економічного розвитку: зб. наук. праць Донецького державного університету управління, сер. «Економіка». Т. XIX, Вип. 309. Маріуполь, ДонДУУ, 2018. С. 77-84.

25. Колешня Я., Савічева Т. Маркетингова стратегія підприємства в процесі інтернаціоналізації. Економіка і суспільство. 2021. №29. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/548> (дата звернення: 25.05.2023).

26. Князева Т.В., Казанська Т.В. Маркетингова стратегія: виклики та можливості в умовах цифровізації. Економіка та суспільство 2022. №46 (2022). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-21>

27. Красовська О.Ю. Основи формування міжнародного маркетингу в підприємницькій діяльності вітчизняних фірм на зовнішніх ринках. Наукові праці Міжрегіональної академії управління персоналом. Економічні науки. 2021. № 4 (63). С. 54-59.

28. Лощенко О.В., Галан Л.В., Посохов І. М. Сучасні стратегії в міжнародному маркетингу. Вчені записки Університету «КРОК». 2022. № 2 (66). С. 123-131.

29. Махаммедова К. Маркетингові стратегії виходу підприємств на міжнародний ринок. Київ, 2022. С. 26-33.

30. Полоус О.В., Радченко Г.А., Паркер М.О. Маркетингове дослідження тенденцій розвитку світового автомобільного ринку. Проблеми системного підходу: зб. наук. праць. Випуск 3(89)/2022. С. 144-149.

31. Мельник Д. Л. Маркетингова стратегія підприємства. Вісник Хмельницького національного університету. 2020. № 12. С. 213-219.

32. Смерічевський С.Ф., Захарин С.А. Маркетингова стратегія просування інноваційних продуктів. Маркетинг і цифрові технології. 2022, том 6, №1. С. 21-31.

33. Єпіфанова І., Джеджула В., Надольний О. Планування в системі управління. Вісник Хмельницького національного університету 2021. № 1. С. 139.

34. Ясіньська М. Значення маркетингових стратегій в ринкових умовах. III Міжнародна науково-практична конференція «Ціннісні орієнти в сучасному світі: орієнтирний аналіз та практичний досвід». Тернопіль, 2021. С. 110-113.

35. Возненко А. Розробка та реалізація маркетингової стратегії компанії на зовнішньому ринку. Вісник Хмельницького національного університету. 2020. №6, Т. 4. С. 150-153.

36. Kovalenko M., Kovalenko N., Zasada M., Hutsol T. Economic efficiency of production of herbal granules. *Turystyka i rozwój regionalny*. 2020, 44. 3. 127-137. DOI: <https://doi.org/10.22630/TIRR.2020.14.24>.

37. Sabluk P. Agrarian economy and politics of Ukraine: results of the past and a look into the future: scientific and popular essays in 3 volumes. *Agrarian economy in the conditions of democratic state-building*. K.: IAE, 2011. 486 p.

38. Sirko A.V. *Economic theory. Political economy*. Kyiv: Center for Educational Literature, 2014. 416 p.

39. *Systems theory and system analysis: Study guide*. K.: MAUP, 2013. 368 p.

40. Fedulova L.I. *Management of organizations: Textbook*. K.: Lybid, 2013.

448 p.

41. Khmil F.I. Fundamentals of management: Textbook. K.: Akademyvday, 2017. 608 p.

42. Cherevko G.V. Economics of enterprises: Study guide. Lviv: A priori, 2014. 384 p.

43. Efficiency of management of an agricultural enterprise. Ekonomika APK, K., 2015. С. 22-25.

44. Socio-economic efficiency of the enterprise and its importance in modern conditions [Electronic resource]. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_gum/Vzhdtpdf.

45. ORGANIC AGRICULTURE GLOSSARY-English-Russian Date of Export: August 2019. FOA-en-ru. [Electronic resource]. URL: <http://www.fao.org/glossary>.

46. Kovalenko N. O., Kovalenko V. P. Economic Basis for the Creation of Fodder Base of the Enterprise. International scientific days 2018 "The Agri-Food Value Chain: Challenges for Natural Resources Management and Society", Slovak University of Agriculture in Nitra. 2018. P. 840-850. URL: <http://www.slpk.sk/eldo/2018/dl/9788075981806/files/03/s3p10.html>.

47. Perederiy N., Kuzmenko S., Labenko O. Energy-saving technologies in agriculture of Ukraine. Quantitative methods in economics. 2016. Volume XVII, No. 4. P. 89-100. URL: <https://www.cecol.com/search/article-detail?id=4736>

48. Kovalenko, N., Kovalenko, V., Hutsol, T., Ievstafieva, Y., Polishchuk, A. Economic Efficiency and Internal Competitive Advantages of Grain Production in The Central Region of Ukraine. Agricultural Engineering, 2021, 51-62. DOI: <https://doi.org/10.2478/agriceng-2021-0004>.

49. Korobenko Roman, I., Kostyuk Olga, D., Mostenska Tetiana, L., Ostapchuk Anatolii, D., Kovtun Olena, A. (2021). The Role of Local Government Bodies in Formation of Economic Potential of Rural Territories in the Conditions of Decentralization Reform. In: Alareeni, B., Hamdan, A., Elgedawy, I. (eds) The

Importance of New Technologies and Entrepreneurship in Business Development:
In The Context of Economic Diversity in Developing Countries. ICBT 2020. Lecture
Notes in Networks and Systems, vol 194. Springer, Cham.

https://doi.org/10.1007/978-3-030-69221-6_75

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ДОДАТКИ
Додаток А
Баланс підприємства

Актив	код рядка	станом на 01.01.2020 тис.грн	станом на 01.01.2021 тис.грн	станом на 01.01.2022 тис.грн	станом на 01.01.2023 тис.грн
	2	3	4	3	4
I. Необоротні активи					
Нематеріальні активи	100 0	1 058	1 058	1 058	1 058
Первісна вартість	100 1	1 581	1 580	1 581	1 581
накопичена амортизація	100 2	-523	-523	-523	-523
Незавершені капітальні інвестиції	100 5	836	12 890	23 237	27 238
Основні засоби	101 0	152 937	130 760	271 123	237 197
Первісна вартість	101 1	291 775	298 775	469 016	481 992
знос	101 2	-138 838	-168 016	-197 893	-244 795
Інвестиційна нерухомість	101 5				
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	101 6				
знос інвестиційної нерухомості	101 7				
Довгострокові біологічні активи	102 0				

Первісна вартість довгостроков біологічних активів	102 1				
накопичена амортизація довгостроков біолог.активів	102 2				
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	103 0				
інші фінансові інвестиції	103 5				
Довгострокова дебіторська заборгованість	104 0				
Відстрочені податкові активи	104 5				
Інші необоротні активи	109 0				
Усього за розділом I	109 5	154 831	144 708	295 418	265 493
II. Оборотні активи					
Запаси	110 0	35 572	38 061	55 638	76 756
Виробничі запаси	110 1	35 572	38 061	55 638	76 756
Незавершене виробництво	110 2				
Готова продукція	110 3				
Товари	110 4				
Поточні біологічні активи	111 0				
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	112 5	25 793	27 953	28 556	34 690

Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	113 0	4 543	3 551	4 650	7 635
з бюджетом	113 5	306	23 972	14 546	12 453
у тому числі з податку на прибуток	113 6	258	5 874	8 373	16 433
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	114 0				
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	114 5				
Інша поточна дебіторська заборгованість	115 5	4 303	3 535	8 413	9 847
Поточні фінансові інвестиції	116 0				
Гроші та їх еквіваленти	116 5	24 099	26 439	29 855	38 730
Готівка	116 6	1 301	732	896	1 513
Рахунки в банках	116 7	22 798	25 707	28 959	37 217
Витрати майбутніх періодів	117 0	79	4 560	1 423	3 524
Інші необоротні активи	119 0	8 504	1 623	1 500	3 427
Усього за розділом II	119 5	103 199	129 694	144 581	187 062
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	120 0				
Баланс	130 0	258 030	274 402	439 999	452 555

Пасив

код
радикастаном на
01.01.2020станом на
01.01.2021станом на
01.01.2022станом на
01.01.2023

		тис.грн	тис.грн	тис.грн	тис.грн
1	2	3	4	3	4
I. Власний капітал					
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1 405	1 405	1 405	1 405
Внески до незареєстрованого статутн. капіталу	1401				
Капіталу дооцінок	1405	84 378	84 378	84 378	84 378
Додатковий капітал	1410				
Емісійний дохід	1411				
Накопичені курсові різниці	1412				
Резервний капітал	1415				
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	32 156	58 917	101 610	176 467
Неоплачений капітал	1425				
Вилучений капітал	1430				
Інші резерви	1435				
Усього за розділом I	1495	117 939	144 700	187 393	262 250
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення					
Відстрочені податкові зобов'язання	1500				
Пенсійні зобов'язання	1505				
Довгострокові кредити банків	1510	98 000	74 000	50 000	26 000
Інші довгострокові зобов'язання	1515			138 104	104 350
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 джек-поту	1545				
Усього за розділом II	1595	98 000	74 000	188 194	130 350
III. Поточні зобов'язання і забезпечення					
Короткострокові кредити банків	1600				
Векселі видані	1605				
Поточна кредиторська заборгованість за:					
довгостроковими зобов'язаннями	1610				
товари, роботи, послуги	1615	35 673	42 815	41 009	32 382
розрахунками з бюджетом	1620	3 287	6 586	10 844	17 434
у тому числі з податку на прибуток	1621	3 156	5 874	9 373	16 433
розрахунками зі страхування	1625	1 016	1 742	3 624	2 983
розрахунками з оплати праці	1630	1 261	1 895	2 066	2 321
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				
Доходи майбутніх періодів	1665				
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670				
Інші поточні зобов'язання	1690	853	2 663	3 297	2 710
Усього за розділом III	1695	42 091	55 701	64 413	59 955
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700				
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800				
Баланс всього	1900	258 030	274 402	439 999	452 555

Додаток Б

Форма № 2

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

найменування показника	код рядка	за 200 р. тис.грн	за 2021 р. тис.грн	за 2022 р. тис.грн
1	2	3	4	5

Дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	205 384	240 028	299 756
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-120 256	-122 251	-147 050
Валовий :				
прибуток	2090	85 128	117 777	152 706
збиток	2095	-	-	-
Інші операційні доходи	2120	18 127	18 500	29 971
Адміністративні витрати	2130	-31 463	-32 030	-39 073
Витрати на збут	2150	-33 825	-39 212	-49 612
Інші операційні витрати	2180	-13 916	-12 175	-19 569
Фінансовий результат від операційної діяльності:				
прибуток	2190	24 651	52 860	74 423
збиток	2195	-	-	-
Доход від участі в капіталі	2200	-	-	-
Інші фінансові доходи	2220	33	45	426
Інші доходи	2240	22 629	25 703	36 187
Фінансові витрати	2250	-10 440	-18 935	-14 495
Втрати від участі в капіталі	2255	-	-	-
Інші витрати	2270	-4 237	-7 609	-5 253
Фінансовий результат до оподаткування:				
прибуток	2290	32 636	52 064	91 289
збиток	2295	-	-	-
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-5 874	-9 371	-16 432
Прибуток (збиток) від припиненої діял-ті після оподаткування	2305	-	-	-
Чистий фінансовий результат:				

прибуток	2350	26 761	42 692	74 857
збиток	2355			

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

найменування показника	код рядка	за 2020 р. тис.грн	за 2021 р. тис.грн	за 2022 р. тис.грн
1	2	3	4	5
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		00	
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405			
Накопичені курсові різниці	2410			
Частка інш. сукупн. доходу асоц. 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		00	
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	26 761	42 692	74 857

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

найменування показника	код рядка	за 2020 р. тис.грн	за 2021 р. тис.грн	за 2022 р. тис.грн
1	2	3	4	5
Матеріальні витрати	2500	8 364	11 115	7 815

Витрати на оплату праці	2505	22 743	24 795	27 852
Відрахування на соціальні заходи	2510	5 003	5 455	6 127
Амортизація	2515	29 178	29 878	46 891
Інші операційні витрати	2520	13 316	12 175	19 569
Разом	2550	78 604	83 417	108 254

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України