

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ТРАНСПОРТУ, МЕНЕДЖМЕНТУ І ЛОГІСТИКИ
КАФЕДРА ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ ТА ПОСЛУГ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач випускової кафедри

_____ /Разумова К.М./

«_____» _____ 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА (ДИПЛОМНА) РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«БАКАЛАВР»
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 275 «ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»
(НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ)

Тема: «Оцінка ефективності діяльності транспортного підприємства»

Виконавець: студент групи МТ-403Б Задерака Дмитро Миколайович

Керівник: к.т.н., доцент, Пронь Світлана Віталіївна

Консультант: к.т.н., доцент Пронь Світлана Віталіївна

Нормаконтролер: к.е.н., доцент Герасименко Ірина Миколаївна

Київ 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Спеціалізація 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Освітньо-професійна програма «Мультиmodalьний транспорт і логістика»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ /Разумова К.М./

«_____» _____ 2023 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної (дипломної) роботи

Задеpaки Дмитpa Микoлaйoвичa

1. Тема роботи: «Оцінка ефективності діяльності транспортного підприємства»
затверджена наказом ректора від «10» квітня 2023 року № 481/ст.

2. Термін виконання роботи: з 29 травня 2023 р. по 25 червня 2023р.

3. Вихідні дані для роботи: загальна, статистична, фінансова інформація ТОВ «Транс-Логістик»

4. Зміст пояснювальної записки: загальна характеристика діяльності ТОВ «Транс-Логістик»; аналіз фінансово-господарської діяльності ТОВ «Транс-Логістик»; особливості оцінювання ефективності транспортного підприємства; показники ефективності діяльності ТОВ «Транс-Логістик»; розрахунок собівартості вантажного перевезення та визначення його ефективності; основні напрямки підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства.

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстрованого) матеріалу: Структура парку транспортних засобів та географія перевезень; Основні показники майнового та фінансового стану; Фактори, що впливають на ефективність транспортно-експедиційної діяльності; Основні виробничі показники; Структура доходів і витрат; Показники рентабельності; Якісний та професійний склад персоналу; Міжнародний транспортний маршрут Київ (Україна) – Катовіце (Польща); Розрахунок собівартості й ефективності вантажного перевезення.

6. Календарний план графік

№ п\п	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1.	Збір статистичної інформації щодо фінансово-господарської діяльності ТОВ «Транс-Логістик»	29.05.2023 – 30.05.2023	виконано
2.	Опрацювання літературних джерел щодо оцінки ефективності транспортного підприємства	31.05.2023 – 01.06.2023	виконано
3.	Написання аналітичної частини. Аналіз статистичних показників, визначення проблеми і перспектив розвитку транспортного підприємства	02.06.2023 – 05.06.2023	виконано
4.	Написання проектної частини. Розрахунок основних показників ефективності ТОВ «Транс-Логістик», розрахунок собівартості та ефективності вантажного перевезення, визначення напрямів підвищення ефективності транспортного підприємства	06.06.2023 – 11.06.2023	виконано
5.	Написання та оформлення вступу та висновків кваліфікаційної (дипломної роботи)	12.06.2023 – 15.06.2023	виконано
6.	Оформлення пояснювальної записки, підготовка презентації та доповіді.	16.06.2023 – 25.06.2023	виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, ПІБ)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1	к.т.н., доцент Пронь С.В.		
Розділ 2	к.т.н., доцент Пронь С.В.		

8. Дата видачі завдання: «29» травня 2023 р.

Керівник кваліфікаційної (дипломної) роботи _____ Пронь С.В.

Завдання прийняв до виконання _____ Задерака Д.М.

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної (дипломної) роботи «Оцінка ефективності транспортного підприємства»: 63 сторінки, 19 рисунків, 10 таблиць, 36 використаних джерел.

Об'єкт дослідження—транспортне підприємство ТОВ «Транс-Логістик».

Предмет дослідження – ефективність діяльності ТОВ «Транс-Логістик».

Мета кваліфікаційної (дипломної) роботи: дослідження теоретичних та практичних аспектів, обґрунтування практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності транспортного підприємства.

Методи дослідження: порівняльний аналіз, узагальнення, прогнозування, статистичний метод, обробка літературних джерел.

Результати кваліфікаційної (дипломної) роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень, у навчальному процесі університету, в практичній діяльності фахівців з транспортних технологій.

ЕФЕКТИВНІСТЬ ДІЯЛЬНОСТІ, ПОКАЗНИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ, ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ОРГАНІЗАЦІЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, СОБІВАРТІСТЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ.....	6
ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА....	10
1.1. Загальна характеристика діяльності ТОВ «Транс-Логістик».....	11
1.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ТОВ «Транс-Логістик».....	17
1.3. Особливості оцінювання ефективності діяльності транспортного підприємства.....	24
РОЗДІЛ 2. ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ТРАНС-ЛОГІСТИК».....	33
2.1. Показники ефективності діяльності ТОВ «Транс-Логістик».....	34
2.2. Розрахунок собівартості вантажного перевезення та визначення його ефективності.....	45
2.3. Основні напрямки підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства.....	50
ВИСНОВКИ.....	56
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	60

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю;

ТЗ – транспортний засіб;

ТС – транспортна система;

ПММ – паливно-мастильні матеріали;

ФОП – фонд оплати праці;

ЄСВ – єдиний соціальний внесок;

ЄКМТ – Європейська конференція міністрів транспорту;

рис. – рисунок;

табл. – таблиця;

рр. – роки;

тис.грн. – тисячі гривень;

км – кілометри;

т/км – тонно-кілометри.

ВСТУП

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

НАУ 23.03.36 001 ПЗ

Виконав	Задерака Д.М.		
Керівник	Пронь С.В.		
Консультант	Пронь С.В.		
Н. контр.	Герасименко І.М.		
Зав. каф.	Разумова К.М.		

ВСТУП

Літера	Арк.	Аркушів
Д	7	63

ФТМЛ 275.04
МТ-403Б

Актуальність теми. Транспорт як одна з провідних галузей національної економіки сьогодні функціонує в непростих умовах воєнного стану. Вітчизняні транспортні підприємства, які надають послуги вантажних перевезень, опинилися в складних умовах господарювання через порушення логістичних зв'язків спочатку через пандемію Covid-19, а згодом – через війну в Україні. Ці негативні зовнішні фактори суттєво вплинули на ефективність діяльності транспортних підприємств. Тому постає питання про пошук нових напрямків підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств.

Проблеми ефективності діяльності підприємств є предметом дослідження широкого кола науковців, як зарубіжних, так і вітчизняних, таких як Ареф'єва О.В., Прохорова В.В., Смолін І.В., Давідіч Ю.Ф., Клименко В.В. та ін. Проте питання залишається актуальним і потребує подальшого вивчення зважаючи на форс-мажорні обставини, в яких змушені функціонувати сучасні транспортні підприємства.

В сучасних умовах для успішного функціонування та розвитку транспортні підприємства повинні миттєво реагувати на зміни зовнішнього середовища, прораховувати поведінку споживачів транспортних послуг, ефективно впливати на попит і пропозицію. Ринок транспортних послуг є цілком сформованим з тенденціями до посилення конкуренції між підприємствами й різними видами транспорту, підвищення вимогливості споживачів до якості послуг і тарифів. Для успішної діяльності на ринку транспортних підприємств на передній план виходить питання дослідження ефективності їх роботи з метою подальшої оптимізації та пошуку шляхів підвищення фінансово-господарських показників.

Об'єктом дослідження є транспортне підприємство ТОВ «Транс-Логістик».

Предмет дослідження – ефективність діяльності ТОВ «Транс-Логістик».

Мета кваліфікаційної (дипломної) роботи – дослідження теоретичних та практичних аспектів, обґрунтування практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства.

Завданнями кваліфікаційної (дипломної) роботи є:

- дати загальну характеристику досліджуваного підприємства;

- проаналізувати основні показники його фінансово-господарської діяльності;
- визначити поняття ефективності діяльності транспортного підприємства, охарактеризувати її види;
- здійснити розрахунки показників ефективності діяльності досліджуваного підприємства;
- розрахувати проектну пропозицію щодо підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства;
- описати напрями покращення ефективності його діяльності.

Методи дослідження: порівняльний аналіз, узагальнення, прогнозування, статистичний метод, обробка літературних джерел.

Практичне значення отриманих результатів. Результати кваліфікаційної (дипломної) роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень, у навчальному процесі університету, в практичній діяльності фахівців з транспортних технологій.

Апробація отриманих результатів. Результати досліджень, що включені до кваліфікаційної (дипломної) роботи, оприлюднені на міжнародних науково-практичних конференціях з публікацією тез доповідей:

- публікація тез доповіді «Аналіз розвитку транспортної галузі України» в збірнику матеріалів Міжнародної наукової інтернет-конференції «Інформаційне суспільство: технологічні, економічні та технічні аспекти становлення (Випуск 47)», 8 квітня 2020 року, м. Тернопіль, с. 70-72;

- публікація тез доповіді на тему «Розвиток транспортної галузі України в умовах пандемії» в збірнику матеріалів XII Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами», 15-16 квітня 2021 року, м. Київ, с.48-50;

- публікація тез доповіді на тему «Особливості аналізу діяльності авіатранспортних підприємств» в збірнику матеріалів III Міжнародної науково-практичної конференції «Розвиток економіки та бізнес-адміністрування: наукові течії та рішення», 20-25 травня 2022 року, м. Київ, с. 49.

РОЗДІЛ 1

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ

ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг				НАУ 23.03.36100 ПЗ			
Виконав	Задерака Д.М.			АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Пронь С.В.				Д	10	63
Консультант	Пронь С.В.				ФТМЛ 275.04 МТ-403Б 10		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

1.1. Загальна характеристика діяльності ТОВ «Транс-Логістик»

В сфері транспортних послуг України ТОВ «Транс-Логістик» розпочало свій шлях у 2008 році. За 15 років успішної та плідної роботи компанія зарекомендувала себе як надійний партнер та зуміла завоювати довіру великої кількості замовників.

До основних напрямків діяльності відносяться перевезення автомобільним транспортом в міжнародному та регіональному сполученнях. В 2011 році компанія набула статусу дійсного члену Міжнародної Асоціації автомобільних перевізників України (реєстр. №71929). В 2019 році отримала першість в конкурсі «Кращий міжнародний перевізник Євразії – 2019» (рис. 1.1) у підгрупі компаній з парком понад 50 автотранспортних засобів. В 2020 році посіла перше місце в конкурсі «Кращий перевізник року АсМАП України з 2019 рік», в підгрупі компаній, які мають більше 30 автомобілів [24].



Рис. 1.1. Сертифікат «Кращий міжнародний перевізник Євразії– 2019»[24]

За визначенням керівництва компанії, місія «Транс-Логістик» - швидко, ефективно, безпечно зв'язувати компанії, міста, країни в єдину транспортну мережу.

Стратегічним значенням діяльності компанія визначає розвиток ринку доступних транспортних послуг для клієнтів. Для цього розробляються, впроваджуються та пропонуються сучасні, високотехнологічні транспортні та логістичні продукти.

Стратегія розвитку «Транс-Логістик» спрямована на подальше зростання та зміцнення позицій на ринку вантажних автомобільних перевезень, а також формування довгострокових конкурентних переваг на основі синергії досвіду персоналу, якісного парку та сучасних технологій управління бізнес процесом (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Стратегія розвитку ТОВ «Транс-Логістик»

Джерело: складено автором на основі [24]

Корпоративними цінностями товариства є:

- фокус на клієнта (бездоганна якість обслуговування, надання клієнтам необхідних вигідних та доступних продуктів і полуг);
- швидкість (швидка та безкомпромісна дія в інтересах клієнта);
- доступність (постійне удосконалення, пошук нових шляхів створення споживчої цінності);

- повага (чесність, довіра, підтримка, вміння вислухати, повна конфіденційність та захист інтересів клієнта);
- командний дух та ініціативність.

«Транс-Логістик» інвестує в нові автомобілі кращих світових виробників. За останні кілька років було придбано 80 транспортних засобів. Наразі, більше 80% парку транспортних засобів складають тягачі EURO-5 та EURO-6, що відповідають найвищим світовим критеріям якості та екологічності.

Разом з сучасним парком транспортних засобів, компанія має власний сервіс технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

Станція ремонту та технічного обслуговування спроектована та обладнана відповідно до європейських стандартів, фахівці якої забезпечують виконання своєчасного та якісного технічного обслуговування як власного автопарку, так і транспортних засобів клієнтів-партнерів.

СТО має 12 ремонтних майданчиків: діагностичні, зварювальні, фарбувальні, рихтувальні, шиномонтажні відділення та автоматична мийка вантажних автомобілів. В розпорядженні СТО є все необхідне обладнання для гарантійного обслуговування автомобілів різних брендів.

Крім власного автопарку та ремонтних майданчиків, компанія має довгострокові договірні відносини з субпідрядниками – більш ніж 500 транспортними компаніями, що дозволяє розширювати обсяги послуг і географію доставки вантажів. З 2017 року, для зручності замовників, в компанії функціонує відділ експедиції, фахівці якого допомагають знайти логістичні рішення в разі неможливості виконати необхідну клієнту доставку власними ресурсами.

Географія перевезень компанії охоплює загальну територію України, країн близького та далекого зарубіжжя (Молдова, Казахстан, Литва, Польща, Німеччина, Бельгія, Чехія, Словаччина, Нідерланди, Швейцарія, Румунія, Франція та ін.) (рис. 1.3, 1.4).



Рис. 1.3. Географія перевезень ТОВ «Транс-Логістик»[24]

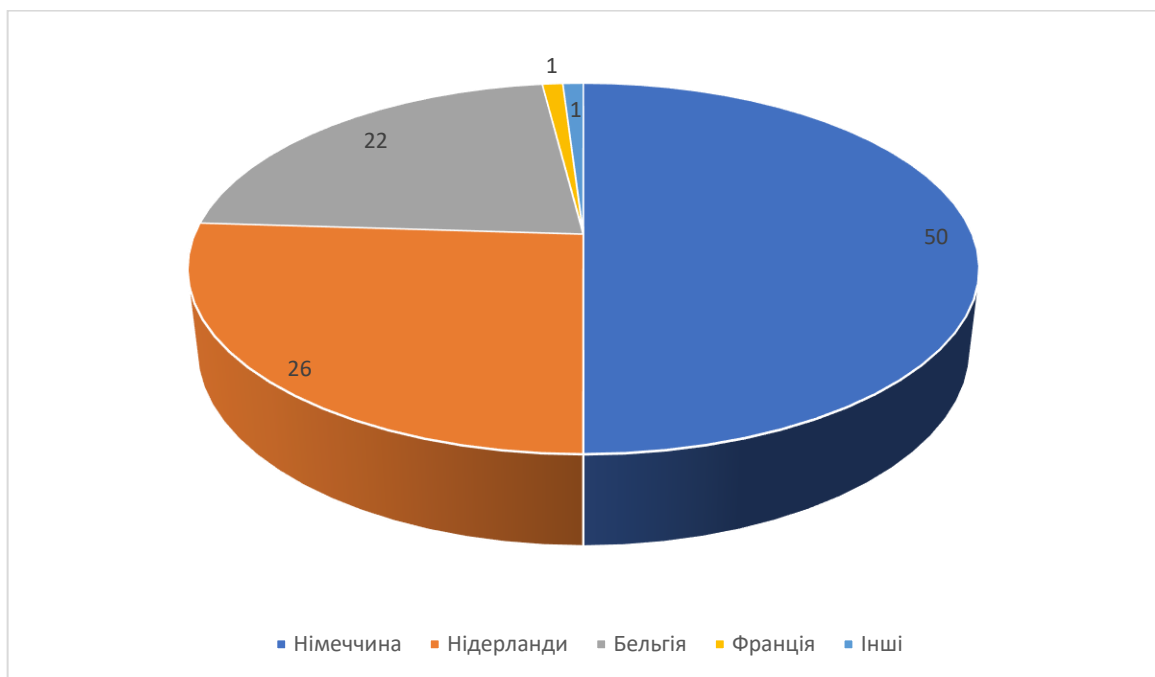


Рис. 1.4. Територіальний розподіл міжнародних рейсів

Джерело: складено автором на основі [24]

Для підвищення ефективності управління автопарком, більш чіткої та оперативної роботи з клієнтами в умовах розширення географії послуг на підприємстві організацію перевезень поділено на відповідні сектори:

- міжнародних перевезень;

- регіональних перевезень;
- експедиційних послуг.

Розглянемо організаційну структуру ТОВ «Транс-Логістик» (рис. 1.5.)



Рис. 1.5. Організаційна структура ТОВ «Транс-Логістик»

Джерело: складено автором на основі [24]

Як видно з рис. 1.5, компанія має лінійно-функціональну організаційну структуру управління, що дозволяє швидко й ефективно здійснювати керівництво компанією та оперативно приймати зважені управлінські рішення.

Важливою складовою ефективної роботи підприємства є склад персоналу (табл. 1.1).

Колектив компанії – досить багаточисельний. Коливання кількості працівників можна пояснити несприятливими зовнішніми факторами, які вплинули на масштаби діяльності підприємства: пандемія Covid-19 та військові дії

спричинили зниження кількості персоналу через скорочення обсягів перевезень. Проте на кінець 2022 року ситуація покращилась, оскільки автомобільні перевезення у великій мірі замінили інші види перевезень (зокрема авіаційні), які стали неможливими у зв'язку з воєнною агресією російської федерації проти України.

Таблиця 1.1

Чисельність персоналу ТОВ «Транс-Логістик»

Рік	Кількість працівників, чоловік
2020	459
2021	436
2022	471

Джерело: складено автором на основі [24]

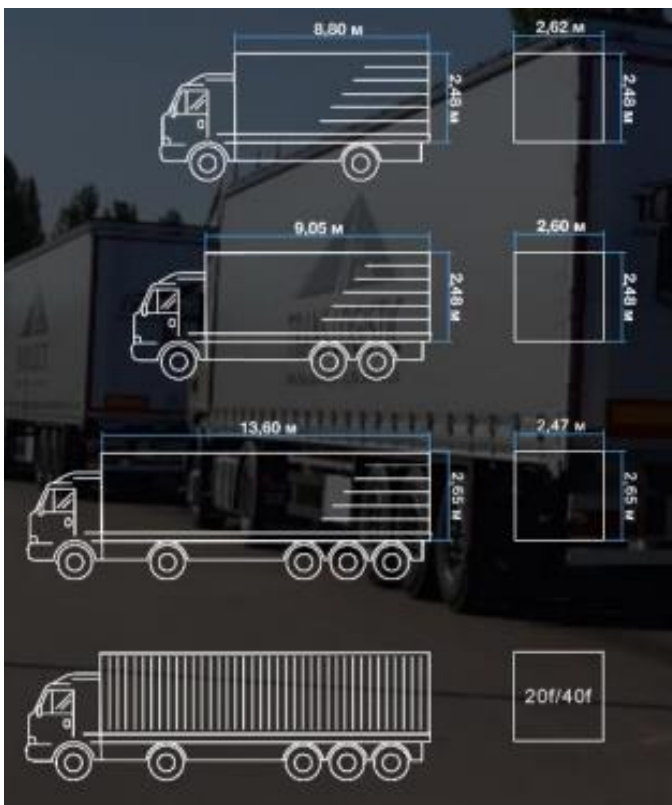
Кадрова політика «ТОВ «Транс-Логістик» націлена на адаптацію корпоративної і організаційної структури до стратегії компанії. Вона сприяє підвищенню продуктивності праці, зростанню взаємної відповідальності працівника і роботодавця, підтримки ініціативи на всіх рівнях. За переконанням керівництва компанії людський капітал – фундамент економічних успіхів компанії, тому велика увага приділяється формуванню стабільного й професійного колективу, здатного досягти високих результатів.

Таким чином, ТОВ «Транс-Логістик» є однією з провідних високотехнологічних транспортно-логістичних компаній України, яка успішно розвивається на ринку транспортних перевезень як всередині країни, так і за її межами, розширює географію своєї діяльності, надає якісний та надійний сервіс, крокуючи в ногу з науково-технічним прогресом.

1.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ТОВ «Транс-Логістик»

Для прийняття рішень про співпрацю з тим чи іншим суб'єктом господарювання необхідно володіти інформацією про його фінансово-економічний стан. Для цього необхідно проаналізувати фінансово-господарську діяльність ТОВ «Транс-Логістик» та інтерпретувати отримані результати. Джерелом для проведення аналізу є бухгалтерська фінансова звітність підприємства.

Оскільки основною діяльністю підприємства є надання транспортно-логістичних послуг, розглянемо склад та показники роботи парку транспортних засобів ТОВ «Транс-Логістик». «Транс-Логістик» надає автомобільні транспортні послуги в регіональному та міжнародному сполученні. В розпорядженні підприємства знаходиться новий сучасний автопарк з автомобілів різної вантажопідйомності (10 т, 15 т, 20 т) (рис. 1.6) [24].



Вантажність 10 т (5 автомобілів з суцільнометалевим кузовом)

Вантажність 15 т (10 автомобілів з суцільнометалевим кузовом)

Вантажність 20 т (73 автомобілі з тентованими та ізотермічними напівпричепами)

Контейнеровози (10 автомобілів 20-ти і 40 футів контейнери, контейнери-рефрижератори, контейнери під митним контролем).

Рис. 1.6. Види автомобілів за типами навантаження [24]

У 2019 році компанія проводила цілеспрямовану політику зміцнення свого становища на ринку транспортних послуг України та Європи як надавача послуг рефрижераторних перевезень, внаслідок чого кількість причепів рефрижераторного типу зросла до 44.

Тентовані автомобілі обслуговують такі галузі, як фармакологія, аграрний сектор, будівництво, алкогольна, тютюнова промисловість та багато інших.

В Україні «Транс-Логістик» входить в п'ятірку найбільших компаній по перевезенню палетних вантажів.

Автомобілі з платформами для перевезення контейнерів доставляли 20-ти й 40-футові контейнери, контейнери-рефрижератори, контейнери під митним контролем з портів по всій території України.

У міжнародному сполученні виконують перевезення понад 100 автомобілів стандартів EURO 5 і EURO 6 (рис. 1.7); 71 автомобіль з тентованими напівпричепами різної модифікації (шторні, зсувні тенти); 44 автомобілі з рефрижераторними напівпричепами, які забезпечують необхідні умови зберігання вантажу в температурному діапазоні від +20⁰С до -20⁰С (рис. 1.8) [24].

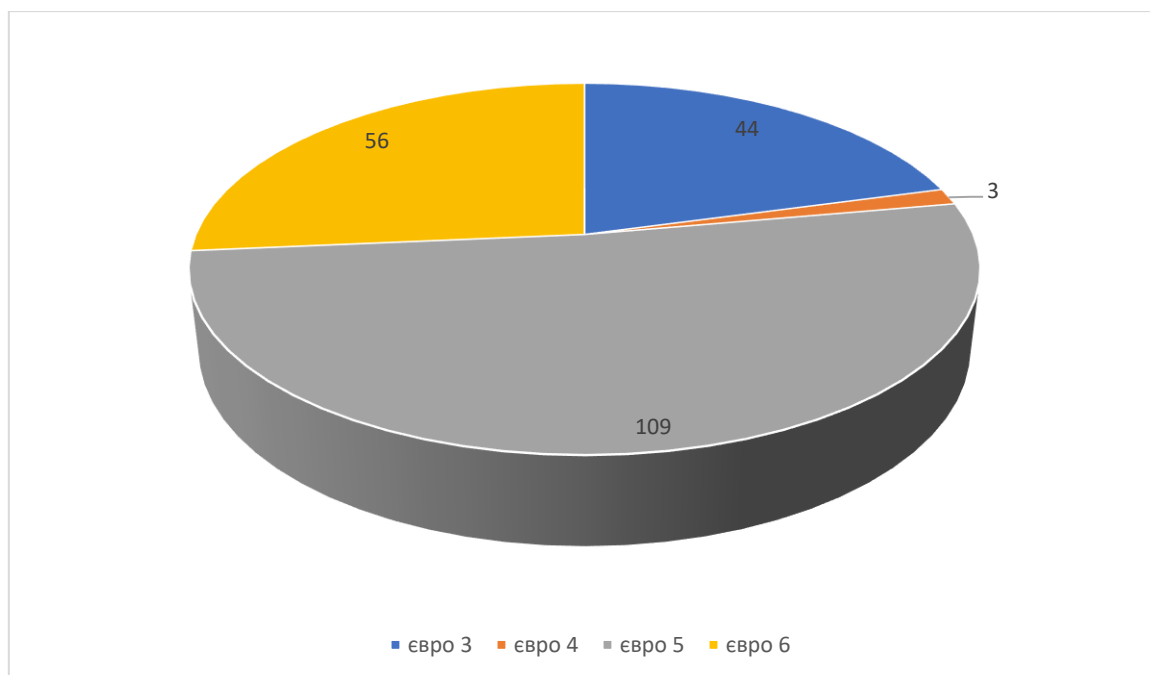


Рис. 1.7. Кількість автомобілів в розрізі екологічних норм

Джерело: складено автором на основі [24]

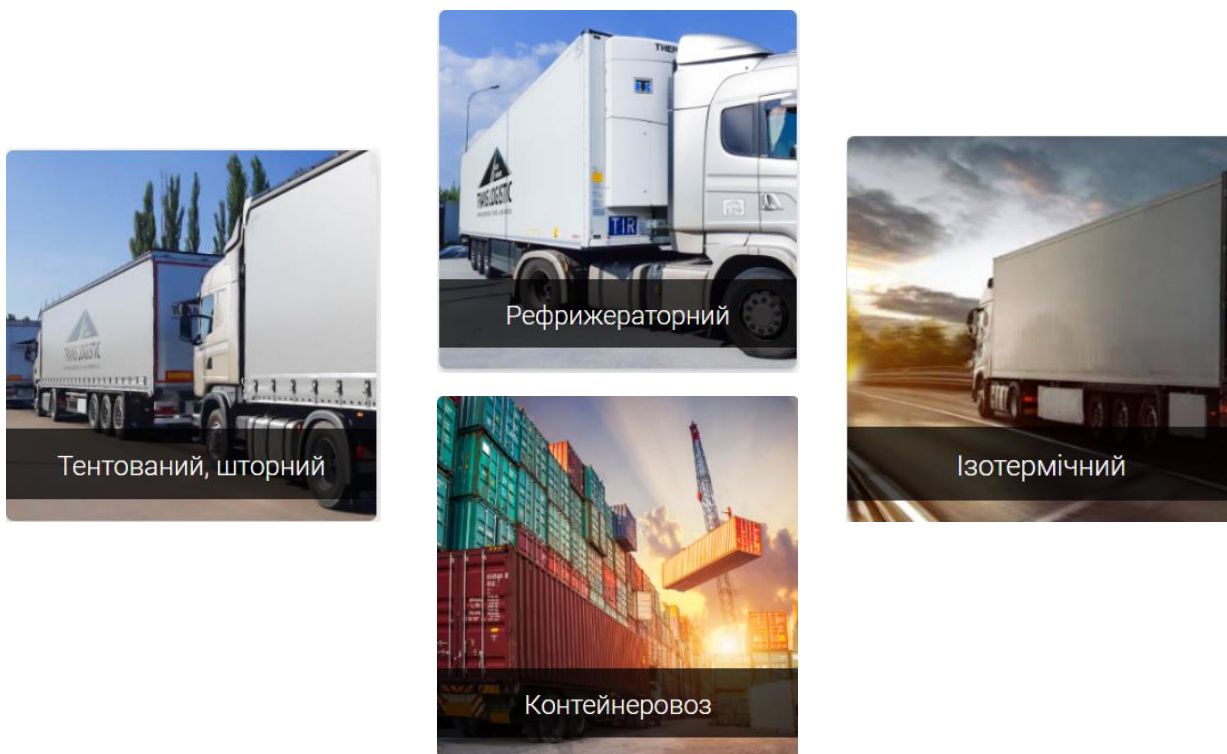


Рис. 1.8. Модифікації напівпричепів [24]

Розглянемо розподіл парку транспортних засобів «Транс-Логістик» за категоріями (рис. 1.9, 1.10).

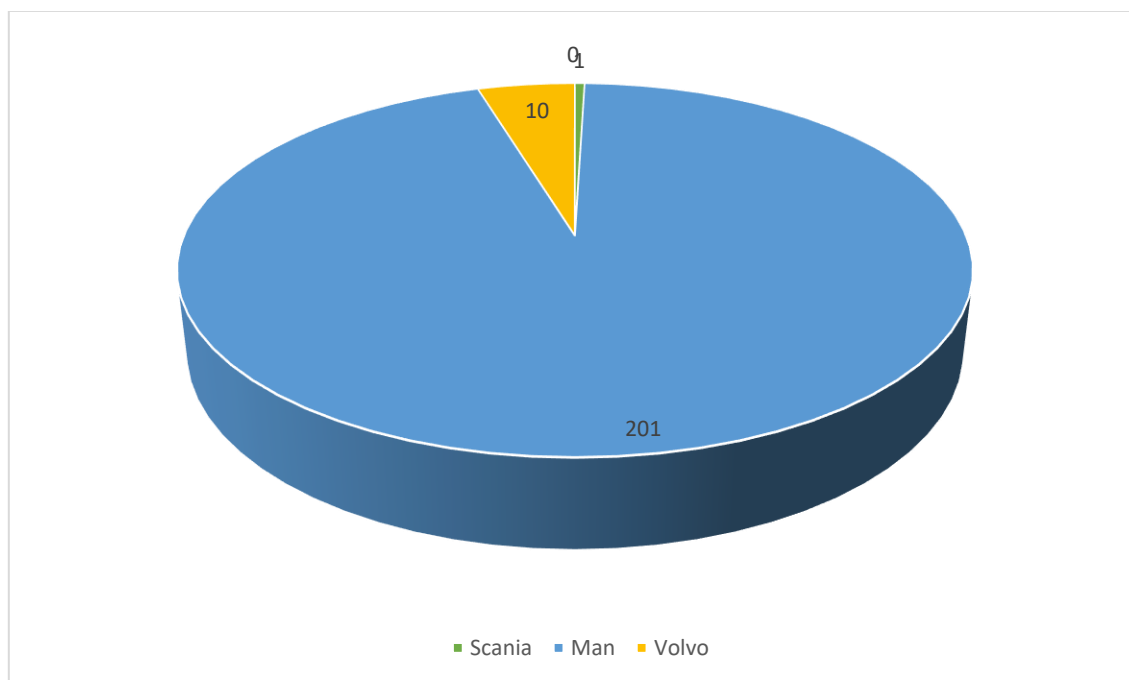


Рис. 1.9. Структура парку транспортних засобів за марками автомобілів
Джерело: складено автором на основі [24]



Рис. 1.10. Структура парку транспортних засобів за видами перевезень
Джерело: складено автором на основі [24]

Всі транспортні засоби обладнані GPS-відстеженням, сигналізацією, додатковими замикаючими пристроями вантажної зони автомобіля. Компанія та водії мають всі необхідні документи для перевезення небезпечних вантажів, а вантажівки – санітарні паспорти й ADR-комплекти. Станом на 2020 рік компанія отримала 42 книжки ЄКМТ, що дозволяє виконувати міжнародні договірні зобов'язання незалежно від дефіциту дозволів.

Розглянемо основні виробничі показники діяльності підприємства за останній період (табл. 1.2).

Як свідчать дані табл. 1.2, виробничі показники «Транс-Логістик» нерівномірні, що пов'язане з жорсткими карантинними обмеженнями через пандемію коронавірусу в 2020 році, а згодом – через введення військового стану на території України в 2022 році. Тому в 2021 році компанія показала підвищення обсягів вантажоперевезень порівняно з 2020 роком, проте у 2022 році – зменшення. Оскільки логістичні зв'язки все ж відновлюються, незважаючи на війну, компанія продовжує розвиватися й покращує свої позиції на ринку транспортних перевезень.

Таблиця 1.2

Основні виробничі показники ТОВ «Транс-Логістик»

за 2020-2022 роки

Показник	Одиниці виміру	Роки		
		2020	2021	2022
Вантажообіг	тис. тоннокм	429587,5	553200,0	376320,0
Навантаження	тис. тонн	540,5	687,8	470,4
Загальний пробіг	тис. км	25910,7	28019,2	25420,6
-з нього з вантажем	тис. км	22788,2	24698,8	22496,1
Середній вік парку	років	5,1	5,6	5,6

Джерело: складено автором на основі [9]

Розглянемо основні показники майнового стану ТОВ «Транс-Логістик» (табл. 1.3, рис. 1.11).

Таблиця 1.3

Основні показники майнового стану ТОВ «Транс-Логістик»

за 2020-2022 роки, тис. грн.

Показник	Роки		
	2020	2021	2022
Необоротні активи	313 608	239 444	190 342
Оборотні активи	103 990	94 988	171 710
Власний капітал	181 567	158 083	227 713
Довгострокові зобов'язання	174 679	114 445	84 974
Короткострокові зобов'язання	61 352	61 904	49 365
Баланс	417 598	334 432	362 052

Джерело: складено автором на основі [9]

За даними бухгалтерської фінансової звітності компанії спостерігаємо поступове покращення показників майнового стану «Транс-Логістик», оскільки на зміну скороченню майже всіх показників в 2021 році прийшло зростання за показниками оборотних активів та власного капіталу в 2022 році. Негативна ситуація спостерігається за показником необоротних активів – їх обсяг продовжує зменшуватись через неспроможність підприємства в останні роки оновлювати передусім склад парку транспортних засобів. Позитивною тенденцією є скорочення

показників довгострокової й поточної заборгованості підприємства, тобто спостерігається зменшення залежності підприємства від кредитних ресурсів.

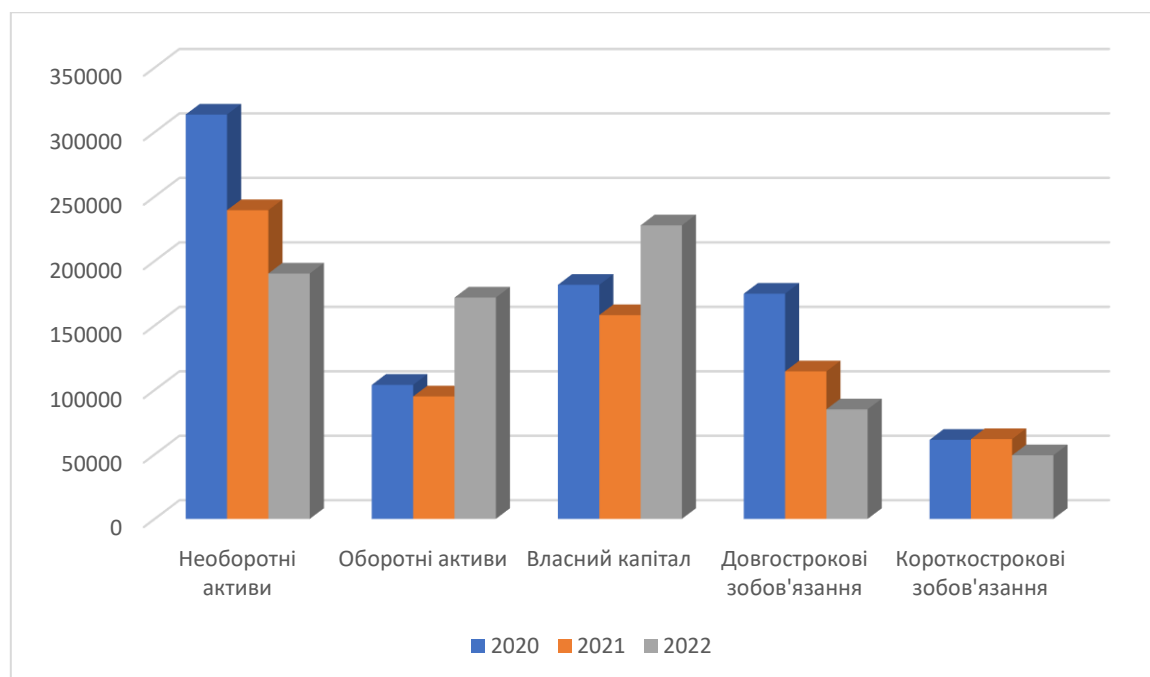


Рис. 1.11. Динаміка показників майнового стану ТОВ «Транс-Логістик» за 2020-2022 роки

Джерело: складено автором на основі [9]

Необхідно також проаналізувати основні фінансові показники діяльності підприємства (табл. 1.4, рис. 1.12).

Таблиця 1.4

Основні фінансові показники діяльності ТОВ «Транс-Логістик» за 2020-2022 роки, тис. грн.

Показник	Роки		
	2020	2021	2022
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	489 210	522 474	698 992
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	465 329	512 148	589 957
Валовий прибуток	23 881	10 326	109 035

Закінчення табл. 1.4

1	2	3	4
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток (збиток)	(3343)	(23534)	77 995
Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток)	(6091)	(23187)	69 622

Джерело: складено автором на основі [9]

Аналіз фінансових показників діяльності компанії дає можливість говорити про покращення фінансового стану підприємства протягом досліджуваного періоду.

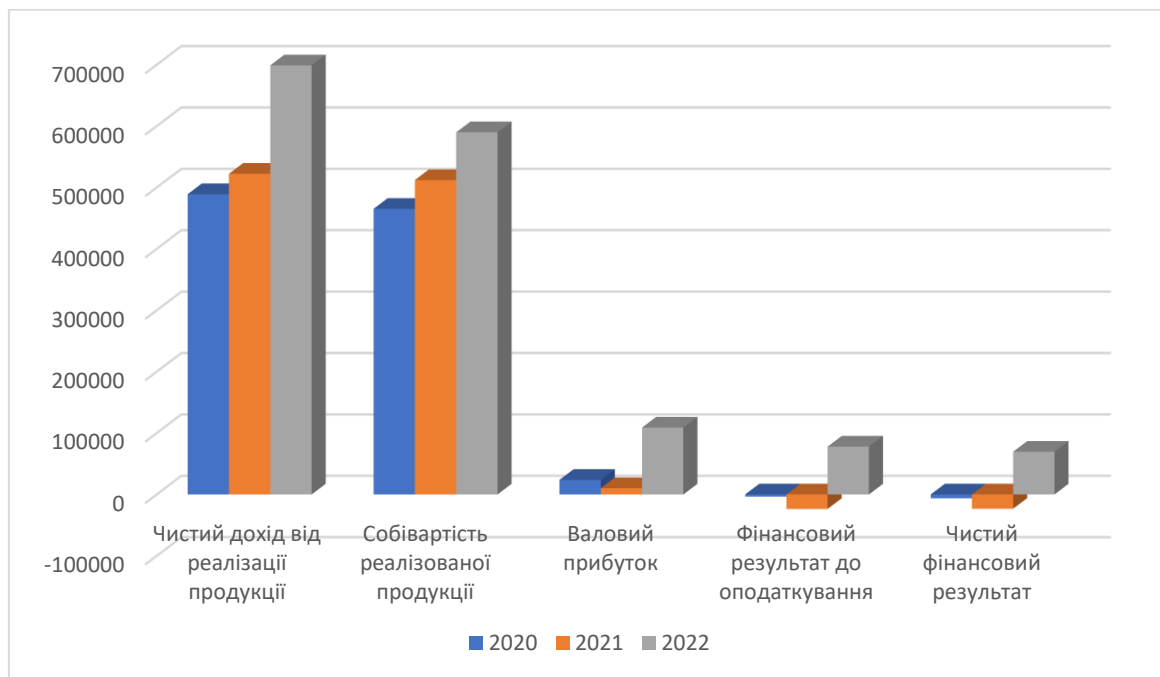


Рис. 1.12. Динаміка основних фінансових показників діяльності ТОВ «Транс-Логістик» за 2020-2022 роки

Джерело: складено автором на основі [9]

Простежується стійке зростання усіх фінансових показників основної діяльності. При цьому компанія зуміла зі збитків 2020-2021 років вийти на чистий прибуток в 2022 році. Все це свідчить про ведення правильної економічної політики на підприємстві, про дотримання загальної стратегії розвитку компанії в напрямку розширення діяльності, покращення якості перевезень, орієнтацію на потреби сьогодення.

1.3. Особливості оцінювання ефективності діяльності транспортного підприємства

Сучасні умови функціонування та розвитку ТОВ «Транс-Логістик», як і будь-якого іншого вітчизняного транспортного підприємства, які, зважаючи на зовнішні негативні фактори (пандемія Covid-19, російська військова агресія проти України) можна охарактеризувати як складні, вимагають від підприємств транспортної галузі вжиття заходів, спрямованих на підвищення ефективності діяльності, конкурентоспроможності продукції та послуг. Важлива роль у реалізації цих завдань відводиться оцінюванню ефективності діяльності та виявленню економічних стимулів і резервів для нарощування темпів модернізації підприємств. На результатах оцінювання обґрунтовуються стратегія і тактика розвитку підприємства, приймаються рішення щодо доцільності застосування вибраного інструментарію, здійснюється контроль за виконанням управлінських рішень і досягнення цілей, виявляються резерви підвищення ефективності діяльності підприємства, оцінюються результати його роботи загалом, а також окремих підрозділів і працівників [3].

Категорія «ефективність» розглядається як можливість будь-якого господарюючого суб'єкта отримати більшу кількість корисних благ в розрахунку на одиницю використуваних ресурсів в процесі розвитку й досягнення поставлених цілей, зберігаючи при цьому збалансовану взаємодію всіх підсистем [3].

Загалом можна виділити такі види ефективності діяльності:

- громадську;
- соціальну;
- технічну;
- виробничу;
- економічну.

У взаємодії всі вище зазначені види ефективності справляють позитивний вплив на виробничо-господарську діяльність підприємства.

Оцінювання ефективності діяльності транспортного підприємства визначає перспективи його розвитку, сприяє зміцненню конкурентних позицій на ринку транспортних перевезень, дає можливість виявлення резервів для покращення результативних показників діяльності.

Саме оцінка ефективності діяльності ТОВ «Транс-Логістик» є ключовим чинником формування стратегії розвитку підприємства для досягнення найкращих результатів діяльності.

ТОВ «Транс-Логістик» є одним з провідних транспортних перевізників в країні. Тому ключовим при оцінюванні ефективності його діяльності є оцінювання ефективності перевезень.

Ефективність перевезень є важливим показником діяльності транспортного підприємства, який визначається як співвідношення результатів перевезень до використаних ресурсів. Цей показник дозволяє оцінити економічну доцільність використання транспортних засобів і забезпечити оптимальне використання ресурсів підприємства. Ефективність перевезень можна виміряти за допомогою різних критеріїв, таких як витрати на перевезення одиниці вантажу, час, потрібний на перевезення, ризики втрати або пошкодження вантажу, показники паливної ефективності тощо. Також, ефективність перевезень залежить від дотримання правил дорожнього руху, безпеки перевезень, ступеня зношення автотранспорту та багатьох інших факторів. Оцінка ефективності перевезень може бути використана для вирішення різних завдань, таких як оптимізація маршрутів, планування ремонту транспортних засобів, зменшення витрат на паливо та інші.

Ключовими поняттями управління усіма видами перевезень є ефективність, якість та надійність. Саме за допомогою ефективності, якості та надійності конкретизується мета діяльності учасників транспортного процесу. Зазначені поняття можуть аналізуватися як самостійно, так і в однозначному взаємозв'язку, так як якість виступає складовою системи оцінки ефективності, а надійність виступає складовою системи оцінки якості (рис. 1.14).

Проте оцінка ефективності – завжди суб'єктивне поняття залежно від того, з чієї точки зору і в чіїх інтересах вона здійснюється. Тому зазначений вище зв'язок

ефективності, якості й надійності, при всій його надійності, є досить складним. Надійність виступає об'єктивною характеристикою, яка оцінюється ймовірністю безвідмовної роботи надавачів транспортних послуг, а якість завжди оцінюється з точки зору споживачів транспортних послуг.

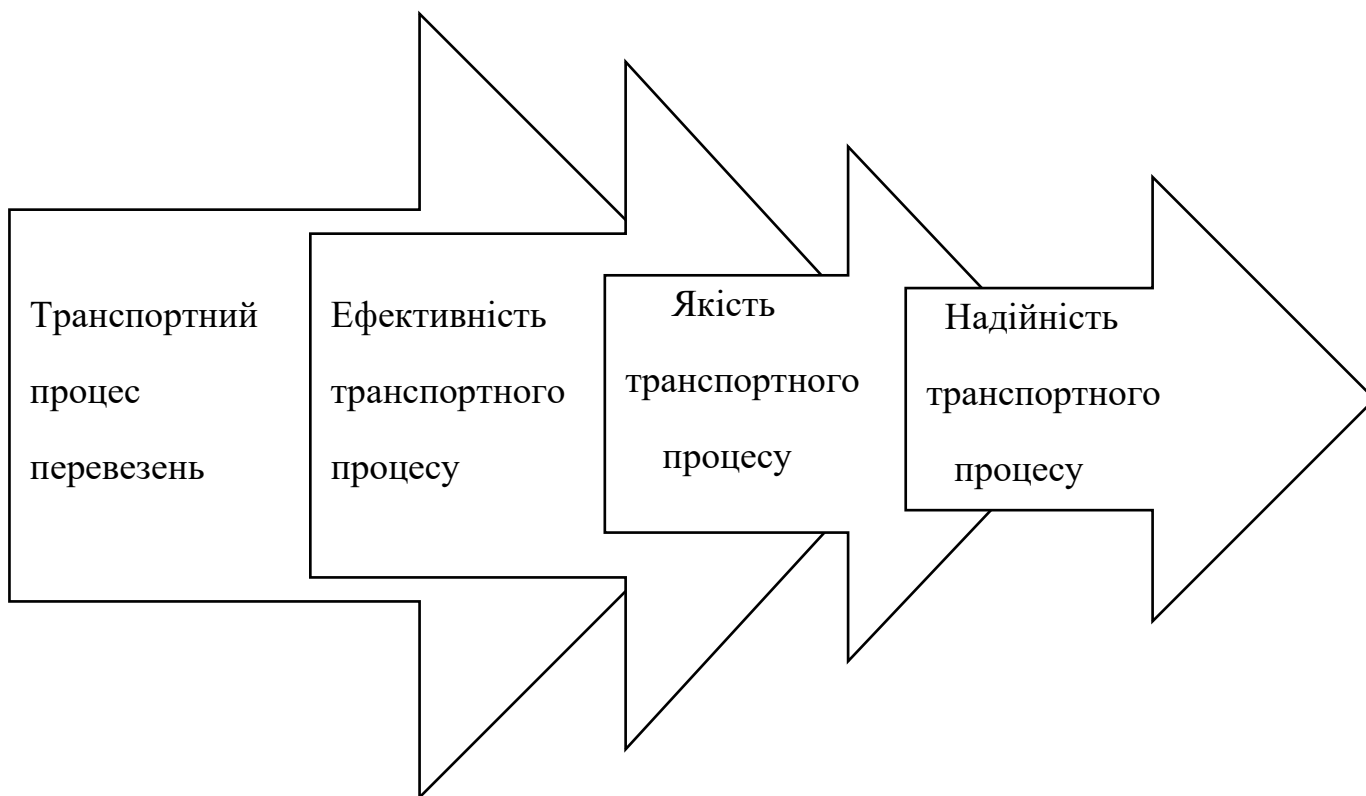


Рис. 1.13. Структурна схема взаємозв'язку категорій ефективності, якості і надійності транспортного процесу перевезень

Джерело: складено автором на основі[2]

Суб'єктивність категорії ефективності обґрунтовується сучасною теорією ігор [31] і впливає зі структури ефективності усієї транспортної системи, представленої на рис. 1.15.

Оцінка ефективності перевезень є складовою оцінки ефективності транспортної діяльності чи транспортного процесу загалом. Ця оцінка здійснюється за єдиними критеріями оцінювання з використанням певної системи індексів, певних процедур, якісних і кількісних методів. В підсумку висувається всебічне судження про певний період ведення транспортної діяльності та ефективності транспортного процесу. Саме оцінка ефективності транспортного процесу є одним з

основних кроків транспортно-логістичних підприємств, адже за допомогою оцінки ефективності перевезень можливо збільшити економічну вигоду та оптимізувати процес транспортних перевезень [13].



Рис. 1.14. Структурна схема ефективності транспортної системи

Джерело: складено автором на основі [2]

В процесі здійснення вантажних перевезень задіяна велика кількість учасників транспортного процесу, тому необхідна комплексна оцінка його ефективності на основі погодженої усіма учасниками технології, яка базується на результатах інженерної підготовки перевезення чи нормативних документах. Певна система натуральних та вартісних показників може характеризувати зміни, що виникають сумарно при перевезенні, виробництві, зберіганні, споживанні або ж в окремо взятій зазначеній системі. При цьому критерій ефективності доставки товару виступає одним з головних аспектів, вибір якого визначається конкретними умовами перевезень та поставленим завданням.

В загальному вигляді визначення критерію оптимальності ускладнюється багатьма факторами, від яких залежить економічна ефективність процесу доставки. Взаємодія окремих видів транспорту з процесами виробництва, матеріально-технічного забезпечення, споживання на транспорті породжує необхідність розглядати цілісні інтегровані транспортно-логістичні системи. Саме цілісний, системний підхід дає змогу забезпечити більш високу загальну ефективність порівняно з сумарною ефективністю окремо взятих частин.

Для оцінювання ефективності транспортного процесу використовуються локальні й комплексні, натуральні й економічні, а також показники позатранспортного ефекту. Ефективність за локальними критеріями оцінюється, якщо необхідно порівняти варіанти перевезень, які відрізняються між собою за одним, окремо взятим показником. За комплексними показниками ефективність оцінюється, якщо в результаті проведених заходів одночасно змінюються декілька характеристик транспортного процесу. За критерій оптимізації більшість вчених визнають мінімізацію витрат, проте в певних випадках можливо розглядати максимізацію обсягів перевезень, прибутку. Змінний попит все ж не дає повної можливості оцінити успішність функціонування системи лише за критерієм мінімізації витрат [15].

Відповідність потребам суспільства вимагає більш комплексної характеристики ефективності діяльності, тому основним показником високої ефективності виробництва є обсяг виготовленої продукції (наданих послуг) в розрізі якості та властивостей. Продукцією транспортно-експедиційної діяльності виступає фізичне переміщення товарів.

Таким чином, виникає потреба виокремити фактори впливу на рівень ефективності транспортної системи в цілому (рис. 1.15). Наведена класифікація факторів дозволяє визначити рівень залежності ефективності від різних чинників, дає можливість оцінити вплив кожного окремого фактору на загальний рівень ефективності та провести їх індивідуальну оцінку.

Основним змістом проблеми підвищення ефективності транспортно-логістичної діяльності є максимальне збільшення обсягу прибутку на кожную

одиницю здійснених фінансових, матеріальних, трудових витрат. З цього випливає, що зростання продуктивності праці є одним з основних критеріїв ефективності діяльності.



Рис. 1.15. Фактори, що впливають на ефективність транспортно-експедиційної діяльності

Джерело: розроблено автором на основі [17]

Показники ефективності виробничо-господарської та логістичної діяльності транспортного підприємства визначають якісний зміст та кількісну характеристику розглянутих вище критеріїв. Визначення системи показників ефективності діяльності транспортно-логістичного підприємства повинно здійснюватися за такими принципами [5]:

- взаємозв'язок критерію з системою визначених показників ефективності;
- можливість відображення ефективності усіх використовуваних ресурсів;
- застосування показників ефективності для здійснення процесу управління різними ланками діяльності компанії;

використання стимулюючої функції показників при виявленні резервів підвищення ефективності діяльності підприємства [5].

До системи загальних показників ефективності транспортно-експедиційної діяльності включають кілька груп: узагальнюючі показники ефективності діяльності; показники ефективності використання персоналу; показники ефективності використання фінансових ресурсів.

До узагальнюючих показників ефективності діяльності підприємства перш за все належить відносний рівень відповідності потребам ринку, який визначається як відношення фактичного обсягу наданих послуг до наявного попиту споживачів. Також важливим серед загальних показників діяльності є показник частки приросту об'єму послуг за рахунок посилення функціонування підприємства. Сюди ж відноситься показник витрат на одиницю окремої послуги, який характеризує рівень поточної собівартості (використані ресурси по статтях оплати праці, амортизації, матеріальні витрати).

Економічна ефективність роботи транспортного підприємства повинна проводитись комплексно, розпочинаючись з розгляду узагальнюючих показників в динаміці (так званих показників першого рівня). Так, наприклад, про зниження ефективності діяльності транспортного підприємства може свідчити зниження питомих доходів внаслідок зниження обсягів перевезень. Однак це може сприяти зниженню питомих витрат на доставку вантажів (у випадку, якщо послуга пов'язана з високими витратами трудових і матеріальних ресурсів). Тоді в цілому будемо спостерігати підвищення показників ефективності діяльності.

Показниками другого рівня (синтетичні) можуть бути показники питомого прибутку і рентабельності, які дають можливість врахувати наявну різнонаправленість показників першого рівня. Проте питомий прибуток можна використовувати в якості синтетичного показника тоді, якщо базовим варіантом для порівняння обрано попередній період роботи даного підприємства чи транспортної системи.

Для проведення порівняння з конкуруючим підприємством, з конкуруючою транспортною системою доцільно обирати як синтетичний показник ефективності показники рентабельності.

Група часткових показників визначає динаміку питомих доходів і питомих витрат, що дає змогу оцінити використання різних видів ресурсів. Ці показники найчастіше виражаються натуральними, натурально - вартісними, вартісними величинами.

В кожній групі часткових показників виділяють синтетичні групові показники, які виражаються вартісними величинами (трудомісткість, фондомісткість, енергомісткість, паливомісткість). З допомогою цих показників згладжується вірогідна внутрішньогрупова різнонаправленість аналізованих показників.

Проте визначення часткових показників не призводить лише до визначення резервів й ефективності використання ресурсів певних видів. При оцінюванні ефективності роботи транспортного підприємства чи транспортної системи ці показники можуть ставати критеріальними, залежно від врахування різних факторів. Наприклад, при виявленні низької забезпеченості трудовими ресурсами необхідним стає розгляд як критеріального показника виробітку продукції на одного працівника виробничого персоналу.

При оцінюванні ефективності роботи транспортних підприємств важливе місце належить оцінці використання паливно-енергетичних ресурсів. Так, висока вартість паливно-мастильних матеріалів та їх обмеженість можуть стати підґрунтям для оцінки ефективності використання цих видів ресурсів в першу чергу.

Як уже зазначалось, на показники ефективної роботи транспортних систем великий вплив мають фактори зовнішнього середовища, проте здебільшого вони впливають на загальні показники ефективності, не впливаючи на часткові показники використання палива, енергії та ефективності якості продукції.

Отже, метою дослідження економічної ефективності роботи транспортної системи, транспортного підприємства є аналіз усіх груп факторів та показників, які визначають ефективність їх роботи, та дають можливість здійснити оцінку кожного окремо взятого показника та комплексну оцінку роботи транспортної системи, транспортного підприємства.

Найбільш ґрунтовним і повним показником економічної ефективності роботи транспортних систем, транспортних підприємств є собівартість перевезення, так як

цей показник включає в себе комплексно всі аспекти економічної ефективності, тобто підсумовує всі показники ефективності.

РОЗДІЛ 2

ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ТРАНС-ЛОГІСТИК»

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг				НАУ 23.03.36 200 ПЗ			
Виконав	Задерака Д.М.			ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Пронь С.В.				Д	33	63
Консультант	Пронь С.В.				ФТМЛ 275.04 33		
Н. контр.	Герасименко І.М.				МТ-403Б		
Зав. каф.	Разумова К.М.						

2.1. Показники ефективності діяльності ТОВ «Транс-Логістик»

Серед наведених вище факторів впливу на ефективність роботи транспортного підприємства одним з найважливіших є технічна та технологічна складові. Тому для оцінки ефективності ТОВ «Транс-Логістик» необхідним є проведення аналізу роботи автопарку підприємства шляхом розрахунку деяких транспортно-експлуатаційних показників на основі доступних даних.

Техніко-експлуатаційні показники безпосередньо впливають на конкурентоспроможність транспортного підприємства, яке активно використовує власний парк транспортних засобів.

Зазначені показники умовно можна розподілити на дві групи:

- показники, що характеризують ефективність використання транспортних засобів;
- показники, що характеризують ефективність роботи парку транспортних засобів.

До першої групи показників можна віднести коефіцієнти технічної готовності, випуску і використання рухомого мкладу, коефіцієнти використання вантажопідйомності, місткості й пробігу, середню відстань поїздки й перевезення, час простою під навантаженням / розвантаженням, час в наряді, технічну та експлуатаційну швидкість [11].

Розглянемо детальніше методику розрахунку вище зазначених показників.

Основним показником, який характеризує роботу технічної служби будь-якого транспортного підприємства, є коефіцієнт технічної готовності рухомого складу, який визначається за формулою:

$$K_{TG} = D_{\text{ец}} / D_{\text{ц}}, \quad (2.1)$$

де K_{TG} – коефіцієнт технічної готовності рухомого складу;

$D_{\text{ец}}$ – середня кількість днів знаходження транспортного засобу за цикл в технічно-справному стані;

Дц – загальна кількість днів циклу.

Рівень коефіцієнта технічної готовності залежить від того, як організована робота ремонтно-технічного персоналу, від культури виробництва на транспортному підприємстві в цілому.

Коефіцієнт випуску рухомого складу характеризує ефективність роботи парку транспортних засобів щодо випуску рухомого складу на лінію і визначається за формулою:

$$K_T = A / A_{сп}, \quad (2.2)$$

де K_T – коефіцієнт випуску рухомого складу;

A – автомобіле-дні парку в експлуатації;

$A_{сп}$ – автомобіле-дні спискові.

Значення коефіцієнта випуску залежить від кількості нормативних простоїв, кліматичних та дорожніх умов, сезонності перевезень, загалом від організації роботи транспортного підприємства.

Коефіцієнт використання вантажопідйомності є відношенням фактично виконаної транспортної роботи до роботи, яка могла б бути виконаною при повному використанні вантажопідйомності автомобіля при пробігу з вантажем:

$$K_B = B / B_{заг}, \quad (2.3)$$

де K_B – коефіцієнт вантажопідйомності;

B – фактична середня використана вантажопідйомність, т;

$B_{заг}$ – загальна вантажопідйомність, т.

Коефіцієнт використання місткості розраховується відношенням фактичної середньої місткості до загальної місткості транспортного засобу:

$$K_M = M / M_{заг}, \quad (2.4)$$

де K_m – коефіцієнт вантажопідйомності;

M – фактична середня використана місткість, m^3 ;

$M_{заг}$ – загальна місткість, m^3 .

Коефіцієнт використання пробігу розраховується відношенням фактичного середньоденного пробігу до загального середньоденного пробігу транспортного засобу:

$$K_p = P / P_{заг}, \quad (2.5)$$

де K_p – коефіцієнт використання пробігу;

P – середньоденний пробіг транспортного засобу з вантажем, км;

$P_{заг}$ – загальний середньоденний пробіг, км.

Коефіцієнти використання вантажопідйомності, місткості та пробігу залежать від того, чи відповідає тип рухомого складу характерові вантажу, який перевозиться, фізичним характеристикам вантажу, розмірам окремо взятих партій, способу укладання вантажу, природно кліматичним та дорожнім умовам, загалом організації процесу перевезення.

Також розраховуються середня відстань перевезень, технічна та експлуатаційна швидкість транспортних засобів.

Середня відстань перевезення розраховується за формулою:

$$P_c = P_{заг} / D, \quad (2.6)$$

де P_c – середня відстань перевезення, км;

$P_{заг}$ – загальний середньоденний пробіг, км;

D – середня кількість доставок на один транспортний засіб за день.

Технічна швидкість являє собою середню швидкість транспортного засобу за час руху:

$$Ш_t = P_{заг} / T_p, \quad (2.7)$$

де Шт – технічна швидкість транспортного засобу, км/год.;

Пзаг – загальний середньоденний пробіг, км;

Тр– фактичний час руху транспортного засобу, год.

Швидкість експлуатаційна ж являє собою середню швидкість автомобіля за весь час перебування його на лінії:

$$Ше = Пзаг / Те, \quad (2.8)$$

де Ше – експлуатаційна швидкість транспортного засобу, км/год.;

Пзаг – загальний середньоденний пробіг, км;

Те – час перебування транспортного засобу на лінії, год.

Величина технічної швидкості залежить від тягових та гальмівних властивостей рухомого складу, керованості, стійкості, маневреності, надійності і т.д. На величину швидкості експлуатаційної впливає відстань перевезення вантажу: зі зменшенням відстані перевезення збільшується кількість їздок автомобіля, відповідно, більше часу витрачається на простої під навантаженням \ розвантаженням; якщо ж відстань перевезення збільшується, час простоїв знижується. Також на експлуатаційну швидкість впливають технічна швидкість та коефіцієнт використання пробігу.

До другої групи показників можна віднести показники, що характеризують ефективність результатів роботи парку транспортних засобів, зокрема, загальна відстань перевезення, обсяг перевезень, пробіг з вантажем, кількість їздок, транспортна робота [11].

Основні з другої групи показників були розглянуті в табл. 1.2. Для оцінки ефективності використання парку транспортних засобів виділимо із загального пробігу обсяг пробігу з вантажем (рис. 2.1).

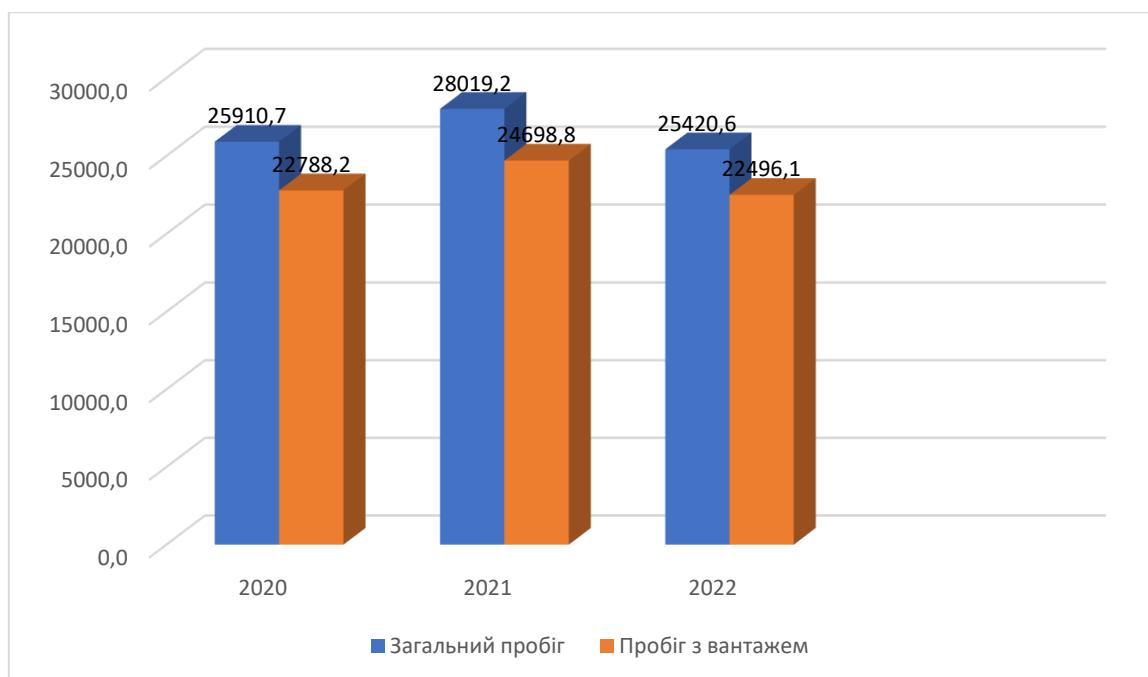


Рис. 2.1. Динаміка пробігу транспортних засобів ТОВ «Транс-Логістик» у 2020-2022 роках

Джерело: складено автором на основі [24]

Як видно з рис. 2.1, коефіцієнт використання пробігу (частка пробігу з вантажем у загальному пробігу транспортних засобів) досить високий: в 2020 р. – 87%, в 2021 – 88%, в 2022 – 88,5%, що свідчить про ефективне використання транспортних засобів й позитивно впливає на загальну ефективність роботи транспортного підприємства.

Наступним і, на наш погляд, визначальним чинником впливу на ефективність транспортного підприємства є економічна складова.

Для визначення економічної ефективності роботи транспортного підприємства насамперед розглянемо структуру й динаміку доходів та витрат ТОВ «Транс-Логістик» (табл. 2.1, 2.2 відповідно).

За даними табл. 2.1 можемо стверджувати, що в структурі доходів ТОВ «Транс-Логістик» більше 90% складає дохід від реалізації наданих послуг (вантажних перевезень), і частка цих доходів з кожним роком збільшується.

Таблиця 2.1

Структура доходів ТОВ «Транс-Логістик»
за 2020-2022 роки

Показник	Роки					
	2020		2021		2022	
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	489 210	90,80	522 474	94,28	698 992	94,70
Інші операційні доходи	26 506	4,92	22 069	3,98	32 264	4,37
Інші фінансові доходи	30	0,01	5	0,01	32	0,01
Інші доходи	23 017	4,27	9 617	1,73	6 792	0,92
Всього доходів	538 763	100	554 165	100	738 080	100

Джерело: розраховано автором на основі [9]

Таблиця 2.2

Структура витрат ТОВ «Транс-Логістик»
за 2020-2022 роки

Показник	Роки					
	2020		2021		2022	
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	465 329	85,84	512 148	88,65	589 957	89,38
Адміністративні витрати	36 455	6,72	24 087	4,17	22 861	3,46
Витрати на збут	13	0,01	-	0	192	0,03
Інші операційні витрати	25 937	4,78	30 566	5,29	38 110	5,77
Фінансові витрати	12 028	2,22	9 819	1,70	8 447	1,28
Інші витрати	2 344	0,43	1 079	0,19	518	0,08
Всього витрат	542 106	100	577 699	100	660 085	100

Джерело: розраховано автором на основі [9]

За даними табл. 2.2 можемо стверджувати, що в структурі витрат ТОВ «Транс-Логістик» більше 85% складає собівартість наданих послуг (вантажних перевезень), і частка цих витрат з кожним роком збільшується.

Структура доходів і витрат підприємства показує, що «Транс-Логістик» ефективно здійснює свою основну діяльність – надання послуг перевезення вантажів.

Узагальнюючими показниками економічної ефективності транспортного підприємства є показники рентабельності: рентабельність діяльності, рентабельність продукції, рентабельність продажів.

В свою чергу кожен із вище зазначених показників рентабельності, залежно від методики обчислення, може розраховуватись декількома способами. Розглянемо їх детальніше.

Рентабельність діяльності підприємства є основним показником рентабельності капіталу підприємства. За цим показником можна визначити, скільки прибутку отримає підприємство на кожну грошову одиницю вкладеного капіталу, іншими словами, визначаємо ефективність використання наявних ресурсів підприємства.

Визначають такі ресурсні показники рентабельності підприємства[30]:

$$R_d = \Pi / K * 100\%; \quad (2.9)$$

$$R^1_d = \Pi / BK * 100\%; \quad (2.10)$$

$$R_{BK} = \text{ЧП} / K * 100\%; \quad (2.11)$$

$$R^1_{BK} = \text{ЧП} / BK * 100\%, \quad (2.12)$$

де R_d – рентабельність діяльності підприємства;

R^1_d – рентабельність діяльності, яка враховує лише чистий прибуток;

R_{BK} – рентабельність власного капіталу;

R^1_{BK} – рентабельність власного капіталу, яка враховує лише чистий прибуток;

Π – прибуток підприємства (фінансовий результат до оподаткування);

ЧП – чистий прибуток (чистий фінансовий результат);

К – середньорічний залишок власного й позикового капіталу підприємства;

ВК – середньорічний залишок власного капіталу підприємства.

Показник рентабельності продукції (надання послуг) має інший економічний зміст та визначається за формулою[30]:

$$R_{п} = П_{р} / С * 100\%, \quad (2.13)$$

де $R_{п}$ – рентабельність продукції;

$П_{р}$ – прибуток від реалізації продукції (надання послуг);

$С$ – поточні витрати на виробництво (собівартість) реалізованої продукції (наданих послуг).

Поряд з ресурсними показниками рентабельності, використовують показник рентабельності продукції, який показує прибутковість поточних витрат, тобто вигідність для підприємства виробляти певний вид продукції (надавати певні послуги). Цей показник називається витратним показником рентабельності.

Також досить широкого застосування набув показник рентабельності продажів, який визначається за формулою[30]:

$$R_{пр} = П_{р} / Р * 100\%, \quad (2.14)$$

де $R_{пр}$ – рентабельність продажів;

$П_{р}$ – прибуток від реалізації продукції (надання послуг);

$Р$ – виручка від реалізації продукції (надання послуг).

Показник рентабельності продажів описує кількість прибутку, що припадає на одну грошову одиницю реалізованої продукції (наданих послуг).

Розрахуємо описані вище показники рентабельності (табл. 2.3).

Для унаочнення отриманих результатів зобразимо динаміку показників рентабельності ТОВ «Транс-Логістик» графічно (рис. 2.2).

Таблиця 2.3

Показники рентабельності ТОВ «Транс-Логістик»

за 2020-2022 роки

Показник	Умовне позначення	Роки		
		2020	2021	2022
Рентабельність (збитковість) діяльності підприємства	R_d	-0,76	-0,63	22,40
Рентабельність (збитковість) діяльності, яка враховує лише чистий прибуток	R^1_d	-1,81	-13,86	40,43
Рентабельність (збитковість) власного капіталу	$R_{вк}$	-1,39	-6,17	20,00
Рентабельність (збитковість) власного капіталу, яка враховує лише чистий прибуток	$R^1_{вк}$	-3,30	-13,65	36,09
Рентабельність продукції (послуг)	R_p	5,13	2,02	18,48
Рентабельність продажів	$R_{пр}$	4,88	1,98	15,60

Джерело: розраховано автором на основі [9]

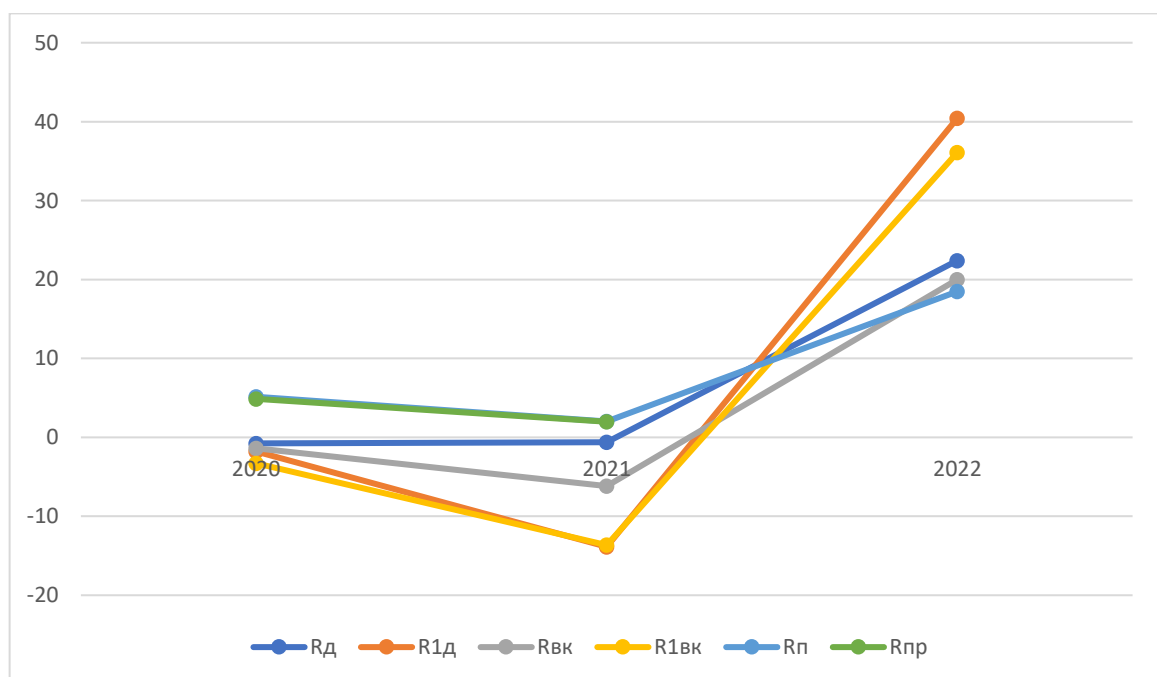


Рис. 2.2. Динаміка показників рентабельності ТОВ «Транс-Логістик»

За 2020-2022 роки

Джерело: складено автором на основі даних табл. 2.3

За результатами проведених розрахунків показників рентабельності варто сказати, що загалом діяльність підприємства була збитковою в 2020-2021 рр., оскільки показники $R_d, R^1_d, R_{вк}, R^1_{вк}$ за цей період – негативні. І тільки в 2022 році діяльність підприємства за цими показниками стала рентабельною, оскільки в цьому році компанія отримала чистий прибуток.

Позитивні тенденції спостерігаються за показниками рентабельності продукції (послуг) R_p та рентабельність продажів $R_{пр}$ – вони є позитивними протягом всього періоду дослідження, зокрема в 2022 році прослідковується значне підвищення рівнів рентабельності послуг та продажів. Отже, робота підприємства по основній діяльності – перевезенню вантажів є прибутковою, ефективною, підприємство має перспективи розвиватися, підвищувати свою ефективність саме за рахунок розширення своєї основної діяльності.

Слід зазначити також важливість організаційного фактору впливу на ефективність ТОВ «Транс-Логістик».

Як було розглянуто вище (див. рис. 1.5), ТОВ «Транс-Логістик» працює за лінійно-функціональною структурою управління, яка є досить дієвою для здійснення ефективного керівництва компанією та оперативного прийняття зважених управлінських рішень.

Важливою складовою ефективної роботи підприємства є склад персоналу – кількісний (було розглянуто в табл. 1.1) та якісний (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Якісний склад персоналу ТОВ «Транс-Логістик»

Показник	Значення
Працівники у віці 18-25 р.	13 чол.
Працівники у віці 26-35 р.	118 чол.
Працівники у віці 36-50 р.	193 чол.
Працівники у віці більше 50 р.	138 чол.
Мають вищу освіту	86 %
Ті, хто працюють в компанії більше 5 років	71,6 %
Чоловіки	89,7 %
Жінки	10,3 %

Джерело: складено автором на основі [24]

Колектив достатньо молодий, переважають працівники у віці 36-50 років. В складі персоналу підприємства переважають чоловіки (89,7%). Переважна більшість працівників (71,6%) мають досвід роботи в «Транс-Логістик» більше 5 років, що є позитивним фактором [24].

В професійному складі персоналу компанії переважають водії (рис. 2.3), що є логічним для транспортного підприємства. Понад 200 водіїв компанії пройшли навчання й отримали Міжнародні свідоцтва професійної компетентності водіїв – міжнародників [24].



Рис. 2.3. Професійний склад персоналу ТОВ «Транс-Логістик»

Джерело: складено автором на основі [24]

«Транс-Логістик» є соціально відповідальним підприємством. Розуміючи, що злагоджена робота компанії напряду залежить від злагодженого колективу, підприємство будує ефективну систему внутрішніх взаємовідносин персоналу. Кадрова політика компанії націлена на адаптацію корпоративної й організаційної структури до стратегії компанії. Вона сприяє зростанню взаємної відповідальності працівника і роботодавця, підтримки ініціативи на всіх рівнях, підвищенню продуктивності праці та загальної ефективності транспортного підприємства [24].

Таким чином, нами було проведено оцінювання показників ефективності ТОВ «Транс-Логістик» за технічними, технологічними, економічними та організаційними факторами.

2.2. Розрахунок собівартості вантажного перевезення та визначення його ефективності

Оцінка ефективності діяльності ТОВ «Транс-Логістик» показала, що на сьогодні підприємство знаходиться в досить складному становищі. Несприятливі зовнішні фактори негативно вплинули на роботу підприємства останніх років. Пандемія Covid-19 негативно позначилася на показниках прибутковості підприємства, вже починаючи з 2020 року «Транс-Логістик» має збитки. Війна в Україні тільки ускладнила ситуацію. Тому варто звернути увагу на пошук шляхів підвищення ефективності діяльності підприємства для того, щоб не тільки вийти на допандемічний рівень ефективності, а й підвищити його.

Як свідчать розраховані показники рентабельності «Транс-Логістик» (див. табл. 2.3), основна діяльність підприємства – надання послуг з вантажних перевезень, навіть при чистому фінансовому результаті діяльності - збитку є рентабельною. Тому, на нашу думку, одним з шляхів підвищення ефективності діяльності підприємства є розширення географії перевезень, зокрема створення нових маршрутів.

В географії перевезень компанії найбільшу частку становлять маршрути в Німеччину, Нідерланди, Бельгію (див. рис. 1.5). Тому, на наш погляд, доцільно розвивати маршрути до країн – найближчих сусідів, тим самим скорочуючи час поїздки, збільшуючи частоту рейсів і т.д.

Для прикладу розрахуємо собівартість та ефективність експлуатації нового для «Транс-Логістик» міжнародного транспортного маршруту Київ (Україна) – Катовіце (Польща) (рис. 2.4).

В м. Катовіце розташований один з п'яти найбільших за пасажиропотоком аеропорт Польщі. Тому маршрут Київ – Катовіце може розглядатися як перспективний з огляду на можливість долучення «Транс-Логістик» до мультимодальних перевезень, довозячи вантажі до аеропорту автотранспортом й перевантажуючи їх на повітряний транспорт.

При організації маршруту враховуємо наступні фактори:

- 1) стан доріг
- 2) наявність або відсутність платних доріг
- 3) витрати на паливо
- 4) тип вантажу
- 5) технічний стан транспортного засобу

Для перевезення обрано вантажівку SCANIA P250 з тентованим причепом.

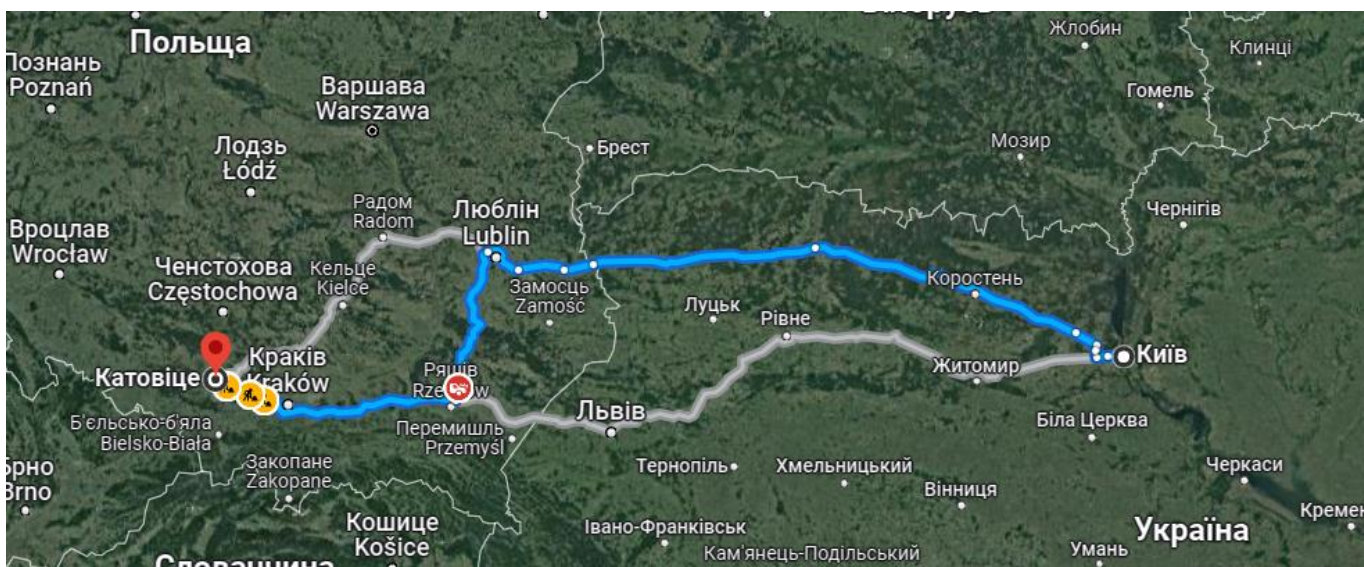


Рис. 2.4. Карта міжнародного маршруту Київ (Україна) – Катовіце (Польща)

Джерело: побудовано автором

Перевезення відбуватиметься трасою E373. Протяжність маршруту – 1024 км. Траса з двома смугами руху по всій довжині. По всій протяжності маршруту є багато населених пунктів, що сприяє безпеці й комфорту поїздки. Маршрут проходить через пункт пропуску Ягодин.

Загальний пробіг по заданому маршруту становить 1024 км, в тому числі 514 км по іноземній території. Вага вантажу – 20 т. Термін відрядження водія складає 10 діб. Представимо розклад перевезення по днях в табл. 2.5.

Таблиця 2.5

Поденний розклад перевезення Київ – Катовіце

№ дня	Процес
1й день	Завантаження (Україна, до 24 год.)
2й день	Митне оформлення вантажу (Україна, до 24 год.)
3й день	Рух. Максимальний час їздки водія – до 7 год. (близько 510 км) Проходження пункту митного контролю Україна – Польща (близько 1 год.). Рух. Максимальний час їздки водія – до 2 год. (близько 160 км)
4й день	Рух. Максимальний час їздки водія – до 5 год. (близько 354 км)
5й день	Розвантаження (Польща, до 24 год.)
6й день	Для водія - вихідний день
7й день	Зворотна їздка
8й день	Прибуття в Київ

Джерело: складено автором

Основними складовими собівартості перевезення є витрати по заробітній платі та вартість пального. Проведемо відповідні розрахунки.

1) Витрати за заробітну плату водієві:

$$\text{ФОП} = \text{ОК}_{\text{мін}} + \text{Свідр}, \quad (2.15)$$

де ФОП – фонд оплати праці, грн.;

ОК_{мін} – мінімальний розмір заробітної плати (6700 грн./місяць на 01.01.2023);

Свідр – витрати на відрядження залежно від країни (670 грн./добу – по Україні, 80 євро / добу – за кордоном на 01.01.2023).

Згідно розкладу, водій перебував у відрядженні на території України 4 доби, на території Польщі – 4 доби. Середній курс валют становить 39,8 грн./євро. Розрахуємо розмір витрат на відрядження:

$$C_{\text{відр}} = 670 * 4 + 80 * 39,8 * 4 = 15416 \text{ (грн.)}$$

Звідси

$$\text{ФОП} = 6700/21 * 7 + 15416 = 17649,33 \text{ (грн.)}$$

2) Нарахування на фонд оплати праці (ЄСВ – єдиний соціальний внесок):

$$\text{ЄСВ} = \text{ФОП} * \% \text{ЄСВ} = 17649,33 * 22\% = 3882,85 \text{ (грн.)}$$

3) Витрати на пальне розраховуються за формулою[30]:

$$C_{\text{п}} = 0,01 * (\text{НL}_{\text{ан}} * L + \text{Нw} * W) * \text{Цл} \quad (2.16)$$

де $\text{НL}_{\text{ан}}$ – лінійна норма витрати палива на пробіг автомобіля;

Нw – додаткова питома норма витрати палива на 100 ткм (для дизельного двигуна – 1,3 л\100 ткм);

L – пробіг автомобіля, км;

W – транспортна робота, ткм;

Цл – ціна 1л палива (відповідно до країни), грн.

Визначимо лінійну норму витрати палива:

$$\text{НL}_{\text{ан}} = \text{НL} + \text{Нw} * G_{\text{пр}}, \quad (2.17)$$

де НL – базова лінійна норма витрати пального на 100 км пробігу, л/100 км;

$G_{\text{пр}}$ – споряджена маса причепа (5,1 т для нашого причепа).

Звідси

$$\text{НL}_{\text{ан}} = 25 + 1,3 * 5,1 = 31,63 \text{ (л/100 км)}$$

Визначимо транспортну роботу:

$$W = G_{\text{пр}} * L_{\text{в}} * y, \quad (2.18)$$

де $G_{пр}$ – маса вантажу (для нашого прикладу – 20 т);

$L_{в}$ – пробіг автомобіля з вантажем, км;

$у$ – коригуючий коефіцієнт.

Звідси:

транспортна робота при руху в прямому напрямку

$$W = 20 * 1024 * 0,8 = 16384 \text{ (ткм)}$$

транспортна робота при руху в зворотному напрямку

$$W = 1024 * 0,7 = 716,8 \text{ (ткм)}$$

Середня вартість дизельного палива в Україні становить 38,90 грн., в Польщі – 50,82 грн.

Розрахуємо вартість палива окремо для руху в прямому і зворотному напрямках (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Розрахунок вартості палива для міжнародного маршруту Київ – Катовіце

Ділянка маршруту	Відстань, км	Вага вантажу, т	Транспортна робота, ткм	Витрати палива на пробіг, л	Витрати палива на транспорту роботу, л	Витрати палива всього, л	Загальні витрати, грн.
	L		W	$H_{Lan} * L / 100$	$H_w * W / 100$		$C_{п}$
Київ - Ягодин	510	20	8160	161,3	106,1	267,4	10401,86
Ягодин - Катовіце	514	20	8224	162,6	106,9	269,5	13695,99
Катовіце - Ягодин	514	0	359,8	162,6	4,68	167,28	8501,17
Ягодин - Київ	510	0	357	161,3	4,64	165,94	6455,07
Разом	2028	-	17100,8	647,8	222,32	870,12	39054,09

Джерело: розраховано автором

Розрахувавши витрати на паливо, можемо розрахувати собівартість перевезень за міжнародним транспортним маршрутом Київ (Україна) – Катовіце (Польща):

Сперевезення = ФОП + ЄСВ + $C_{п}$ = 17649,33 + 3882,85 + 39051,09 = 60583,27 (грн.)

Маючи теоретичні розраховані дані про собівартість запропонованого вантажного перевезення, можемо спрогнозувати обсяг прибутку від здійсненого перевезення. Для розрахунку використаємо фактичний рівень рентабельності продукції (послуги) за 2022 рік – $R_{п} = 18,48\%$.

Прибуток від реалізації = $S_{перевезення} * R_{п} = 60583,27 * 0,1848 = 11195,79$ (грн.)

Таким чином, на основі проведених розрахунків собівартості запропонованого нами нового міжнародного транспортного маршруту можемо говорити про ймовірне підвищення ефективності ТОВ «Транс-Логістик» після його впровадження.

2.3. Основні напрямки підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства

Основою успішної діяльності транспортного підприємства є постійне підвищення його ефективності. Тому все більшого значення набуває питання щодо покращення показників ефективності діяльності. Слід зауважити, що підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства, як і будь-якого іншого, варто розпочинати з вдосконалення системи управління, оскільки ефективність виконання цілей і завдань діяльності забезпечується саме контролем за їх виконанням.

Шляхи чи резерви підвищення ефективності діяльності ТОВ «Транс-Логістик» повинні базуватися на пошуку можливостей щодо збільшення обсягів перевезень з одночасним зменшенням витрат, що може бути здійснене за раціонального та оптимального використання усіх наявних на підприємстві ресурсів.

Одним з напрямів підвищення ефективності компанії є підвищення ефективності функціонування транспортного господарства транспортного підприємства, основними з яких можуть бути:

- суцільна автоматизація й механізація усіх транспортних операцій;
- уніфікація тари;
- запровадження на транспортних засобах автоматизованих систем управління;

- єдина виробничо-транспортна технологія.

При організації перевезень насамперед необхідно враховувати всю сукупність найдрібніших чинників:

- вид транспортного засобу;
- упаковка й комплектування вантажу;
- процес зберігання та видачі їх зі складу;
- оборотність вантажів;
- номенклатура матеріалів і т.д.

Важливим, і, на нашу думку, досить перспективним напрямом в напрямку підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства є оптимізація перевезень вантажів з використанням передових розробок, які б об'єднували в собі переваги як інформаційних технологій, так і переваги логіки й математичного програмування.

На сьогоднішній день важливу роль в дорожній інфраструктурі відіграють геоінформаційні та GPS-технології. Ці технології покликані забезпечувати весь процес управління транспортною системою, як і безпосередніх учасників дорожнього руху всією необхідною, вчасно одержаною, якісною просторово-часовою інформацією.

Найчастіше системи GPST з GPS/GSM моніторингом використовуються на автомобільному транспорті, забезпечуючи контроль стеження та витрати палива. Проте ці системи успішно можуть бути використані й на спецтехніці.

Найбільшій ефективності роботи транспортного підприємства можна досягти саме із застосуванням систем GPS для контролю за роботою транспорту. Все більше використання систем GPS моніторингу починають впроваджувати компанії, які займаються доставкою харчових продуктів, оскільки ці пристрої значно поліпшують транспортну логістику, завдяки чому забезпечується підвищення якості роботи та рівня обслуговування клієнтів.

Як показали розрахунки собівартості перевезення, найбільшу частку у витратах становлять саме витрати на паливо. Тому для ТОВ «Транс-Логістик» актуальним є питання пошуку шляхів скорочення витрат на паливо.

Набули поширення наступні методи контролю витрат палива в системах GPSмоніторингу:

- автономні системі з роботою в режимі онлайн;
- автономні системи з роботою в режимі офлайн;
- системи з абонентською платою, при яких карти та програмне забезпечення знаходяться у клієнта;
- системи з абонентською платою, при яких карти та програмне забезпечення знаходяться в оператора [34].

ТОВ «Транс-Логістик» успішно використовує системи GPSмоніторингу на своїх автомобілях, проте невпинний розвиток технологій дає можливість постійно оновлювати дані пристрої, використовуючи їх нові функції.

Іншим методом, що забезпечує скорочення витрат паливно-мастильних матеріалів, є використання новітніх технологій, які зменшують витрати пального прямо під час роботи двигуна транспортного засобу. Цей метод передбачає встановлення на транспортний засіб (автомобіль) певних пристроїв, які впливають безпосередньо на пальне, змінюючи його молекулярну формулу і, відповідно, покращуючи його згорання, оптимізуючи подачу пального.

Додатковими перевагами використання таких пристроїв є контроль і стабілізація фізико-хімічних показників мастила, зменшення об'єму вихлопних газів, що покращує екологічні показники використання транспортного засобу.

Як приклад можна розглядати пристрій D-POWERFUELSAVER – високоефективний багатофункціональний приклад, який призначений для економії пального. Пристрій працює за високотехнологічним мікропроцесорним методом контролю і управління використання пального. для економії палива, що використовує високотехнологічний мікропроцесорний метод контролю і управління [23].

Після багаторічних випробувань встановлено, що пристрій може використовуватись як для дизельних, так і для бензинових двигунів, та навіть для двигунів, що працюють на зрідженому газі. Пристрій дозволяє значно економити

паливо, а також продовжує строк експлуатації двигуна, зменшує токсичність та кількість вихлопних газів[23].

Виробником даного пристрою є вітчизняна компанія «SMARTBOY» - молода компанія, яка недавно працює на ринку, але завдяки простоті застосування пристрою та помірним цінам вже завоювала свій сегмент ринку [23].

Пристрій для економії палива D-POWERFUELSAVER:

- на 5-20% знижує витрату палива;
- покращує динамічні характеристики автомобіля;
- підходить для бензинових, дизельних та двигунів, що працюють на зрідженому газі;
- підходить для використання в багатьох видах техніки (автомобілі, вантажівки, автобуси, мотоцикли, човни, катери, генератори, будівельна та сільськогосподарська техніка);
- продовжує строк служби автомобільного акумулятора;
- продовжує строк експлуатації двигуна, сповільнює його знос;
- дає змогу рідше замінювати мастило, оскільки покращує його фізико-хімічні властивості;
- захищає навколишнє середовище, знижуючи токсичність вихлопних газів;
- ефективно використовується при мінусових температурах, полегшуючи запуск двигуна;
- не утворює додаткового магнітного поля та високочастотних випромінювань, тому є цілком безпечним;
- не потребує щоденного техобслуговування
- може використовуватись разом з іншим обладнанням транспортного засобу [23].

Оскільки в діяльності ТОВ «Транс-Логістик» переважають міжнародні перевезення, важливим напрямом підвищення ефективності його діяльності є впровадження інновацій в міжнародний транспортний процес.

Удосконалення структури міжнародних транспортних систем є одним із напрямів інновацій міжнародного транспортного процесу. При організації міжнародної системи товароруку виникає цілий ряд проблем саме в міжнародному аспекті:

- необхідність спрощення митних і технологічних процедур при перетині кордону;
- уніфікація, стандартизація усіх правил, вимог, тарифів щодо принципів міжнародної логістики;
- визнання пріоритетності міжнародних угод;
- необхідність значних інвестицій в міжнародну транспортну інфраструктуру;
- необхідність орієнтації на вільні ринкові відносини при формуванні ринку транспортних перевезень [35].

Через відсутність чітко організованої логістичної системи руху товарів здійснюються багаторазові перевантажувальні операції, виникають тривалі затримки вантажів і транспортних засобів на прикордонних станціях, що призводить до порушень термінів доставки, тобто негативно впливає на весь збут.

Проблемою є також те, що створення міжнародних логістичних систем товароруку супроводжується значними матеріальними витратами, витрачанням значних коштів. Адже велика різноманітність товарної номенклатури призводить до необхідності створення сітки регіональних проміжних розподільних центрів в різних країнах, які задіяні в системі.

Також важливим при побудові логістичних міжнародних систем руху товарів є гармонізація технологічних і технічних систем перевезень, до яких можемо віднести довжина вагонів, контейнерів, автомобілів, піддонів та їх граничні навантаження, пропускна спроможність залізничних та автомагістралей [35].

Отже, можемо підсумувати, що при побудові міжнародних логістичних систем товароруку необхідно вирішити такі питання:

- спрощення транспортних процедур при перетині кордону;
- застосування плаваючих тарифів;

- розробка єдиних правил для захисту загального транспортного ринку;
- узгодження продуктивності складських пристроїв та пропускної здатності магістрального транспорту;
- розширення логістичних послуг у сфері вантажних перевезень [35].

Таким чином, на основі проведених розрахунків показників ефективності діяльності ТОВ «Транс-Логістик» нами було окреслено основні напрямки підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства, надано проектну пропозицію щодо впровадження нового міжнародного транспортного маршруту з метою одержання додаткового доходу, що, як очікується, підвищить ефективність діяльності компанії.

ВИСНОВКИ

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг				НАУ 23.03.36 002 ПЗ			
Виконав	Задерака Д.М.			ВИСНОВКИ	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Пронь С.В.				Д	56	63
Консультант	Пронь С.В.				ФТМЛ 275.04 56		
Н. контр.	Герасименко І.М.				МТ-403Б		
Зав. каф.	Разумова К.М.						

1. Товариство з обмеженою відповідальністю «Транс-Логістик» є однією з провідних високотехнологічних транспортно-логістичних компаній України, яка успішно працює на ринку транспортних перевезень з 2008 року.

«Транс-Логістик» надає послуги з вантажних перевезень як по території України, так і за кордоном, розширює географію своєї діяльності, надає якісний та надійний сервіс, крокуючи в ногу з науково-технічним прогресом.

Парк транспортних засобів «Транс-Логістик» складається з нових автомобілів провідних світових виробників. Близько 80 транспортних засобів було придбано компанією лише за останні кілька років. Компанія дотримується найвищих світових критеріїв якості та екологічності, що підтверджується складом парку транспортних засобів: більше 80% автопарку складають тягачі EURO 5 та EURO 6.

Разом з сучасним парком транспортних засобів, компанія має власний сервіс технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

Крім власного автопарку та ремонтних майданчиків, компанія має довгострокові договірні відносини з субпідрядниками – більш ніж 500 транспортними компаніями, що дозволяє розширювати обсяги послуг і географію доставки вантажів.

У 2019 році компанія проводила цілеспрямовану політику зміцнення свого становища на ринку транспортних послуг України та Європи як надавача послуг рефрижераторних перевезень. Також ТОВ «Транс-Логістик» в Україні є одним з п'яти найбільших перевізників палетних вантажів.

2. Як і будь-яке інше транспортно-логістичне підприємство, протягом останніх років ТОВ «Транс-Логістик» зазнала негативного впливу зовнішніх факторів, зокрема пандемія Covid-19 та військові дії на території України значно вплинули на показники фінансово-господарської діяльності підприємства.

Протягом досліджуваного періоду виробничі показники «Транс-Логістик» нерівномірні, що пов'язане з жорсткими карантинними обмеженнями через пандемію коронавірусу в 2020 році, а згодом – через введення військового стану на території України в 2022 році. Тому в 2021 році компанія показала підвищення обсягів вантажоперевезень у порівнянні з попереднім, 2020 роком, але вже у 2022 році -

зменшення. Оскільки логістичні зв'язки все ж відновлюються, незважаючи на війну, компанія продовжує розвиватися й покращує свої позиції на ринку транспортних перевезень.

Те ж саме стосується й фінансових показників. Незважаючи на вказані вище негативні зовнішні фактори, протягом останніх років простежується стійке зростання усіх фінансових показників основної діяльності. При цьому компанія зуміла зі збитків 2020-2021 років вийти на чистий прибуток в 2022 році. Все це свідчить про ведення правильної економічної політики на підприємстві, про дотримання загальної стратегії розвитку компанії в напрямку розширення діяльності, покращення якості перевезень, орієнтацію на потреби сьогодення.

3. Оцінювання ефективності діяльності транспортного підприємства визначає перспективи його розвитку, сприяє зміцненню конкурентних позицій на ринку транспортних перевезень, дає можливість виявлення резервів для покращення результативних показників діяльності. Саме оцінювання ефективності діяльності ТОВ «Транс-Логістик» за техніко-технологічними, економічними та організаційними факторами дає змогу стверджувати, що робота підприємства по основній діяльності – перевезенню вантажів є прибутковою, ефективною. Про це свідчать розраховані показники рентабельності: рентабельність діяльності, рентабельність продукції, рентабельність продажів як узагальнюючі показники економічної ефективності транспортного підприємства. Підприємство має перспективи розвиватися, підвищувати свою ефективність саме за рахунок розширення своєї основної діяльності.

4. Запропонована проектна пропозиція по впровадженню нового міжнародного транспортного маршруту Київ (Україна) – Катовіце (Польща) розроблена з метою розширення географії міжнародних вантажних перевезень ТОВ «Транс-Логістик» задля покращення конкурентних позицій на ринку та отримання додаткового прибутку. Розрахована собівартість вантажного перевезення показала, що найбільша частка витрат припадає на пальне. Тому важливим напрямом діяльності по впровадженню даного маршруту є пошук шляхів зменшення витрат пального.

Припустивши, що рівень рентабельності продукції (послуги) ТОВ «Транс-Логістик» в майбутньому періоді буде не нижчим фактичного рівня 2022 року ($R_{п} = 18,48\%$), та маючи теоретичні розраховані дані про собівартість запропонованого вантажного перевезення, спрогнозовано обсяг прибутку від здійсненого перевезення.

Таким чином, можемо говорити про ймовірне підвищення ефективності ТОВ «Транс-Логістик» після впровадження нового міжнародного транспортного маршруту.

5. Шляхи чи резерви підвищення ефективності діяльності ТОВ «Транс-Логістик» повинні базуватися на пошуку можливостей щодо збільшення обсягів перевезень з одночасним зменшенням витрат завдяки раціональному та оптимальному використанню всіх видів ресурсів підприємства.

Одним з напрямів підвищення ефективності компанії є підвищення ефективності функціонування транспортного господарства транспортного підприємства.

Оскільки в діяльності ТОВ «Транс-Логістик» переважають міжнародні перевезення, важливим напрямом підвищення ефективності його діяльності є впровадження інновацій в міжнародний транспортний процес.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Актуальні напрями розвитку технічного та виробничого потенціалу національної економіки (економічний аспект): монографія / за ред. Л.М. Савчук, В.І. Дубницького, Л.М. Бандоріної. Дніпро: Пороги, 2021.
2. Аулін В.В., Голуб Д.В., Біліченко В.В., Замуренко А.С. Формування показників оцінки ефективності транспортного процесу перевезень. *Вісник машинобудування та транспорту*. №1(11), 2020. С. 4-10.
3. Вовк О.М., Іванець Д.В., Халаджі І.О. Оцінювання ефективності розвитку транспортних підприємств. *Приазовський економічний вісник*. Випуск 3(20). 2020. С.94-98.
4. Гринів Н.Т., Гагарін С.В., Данилович Т.Б. Логістичні процедури транспортних технологій. URL:https://vlp.com.ua/files/32_6.pdf
5. Давідіч Ю. О., Фалецька Г.І. Ефективність транспортних процесів: конспект лекцій. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. 74 с.
6. Давідіч Ю.О., Фалецька Г.І., Ольхова М.В. Ефективність транспорту: конспект лекцій/ Ю. О. Давідіч,; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. 36 с.
7. Дмитрієв І.А., Іванілов О.С., Шевченко І.Ю., Кирчата І.М. Економіка підприємств автомобільного транспорту: навчальний посібник для самостійної роботи та поточного контролю знань студентів закладів вищої освіти. Харків: ФОП Бровін О.В., 2018. 308 с.
8. Дубицький О.С., Дембіцький В.М., Павлова І.О., Мазилюк П.В. Підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційної компанії. *Вісник машинобудування та транспорту*. №1(11). 2020. С. 62-70.
9. Звітність ТОВ «Транс-Логістик». URL: <https://translogistic.ua/company/reports>
10. Євтушенко Г.В., Кулініч А.В. Сучасний понятійний апарат транспортно-логістичних систем. *Інфраструктура ринку*. Вип. 38. 2019. С. 168-173.

URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2019/38_2019_ukr/28.pdf

11. Єлістратов В.О. Основи експлуатації та ремонту автомобілів: методичні вказівки до практичних занять. Кременчук, 2018. 48 с.

12. Інкотермс 2020 – ваш путівник по міжнародних нормах торгівлі. URL: <https://ua.kuehne-nagel.com/-/znannya/inkoterms>

13. Клименко В.В., Лозова Г.М. Ефективність діяльності підприємств на ринку логістичних послуг в Україні. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону: науковий журнал*. 2021. Вип. 17. Т. 2. С.94-108.

14. Котенко А.М., Крашенін О.С., Шапатіна О.О. Обґрунтування вибору виду транспортних перевезень вантажів. *Scientific Journal «Science Rise»*. №1/2(6), 2015. С. 25-29.

15. Лозова Г.М., Клименко В.В. Оцінювання ефективності та конкурентоспроможності транспортно-логістичних підприємств // *Теоретичні та прикладні питання економіки: збірник наукових праць*. 2021. Випуск 1 (42). С. 142 - 155.

16. Міжнародні перевезення: теорія та практика: навч. посібник у 2 кн. Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2018. 183 с. URL: <https://bit.ly/43c50ps>

17. Нагорний Є.В, Наумов В.С. Развитие и современное состояние транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий и организаций в Украине. *Вестник ХНАДУ*. 2009. №44. С. 45-49.

18. Назарук Ю.А. Актуальність заснування та розвитку транспортно-експедиційних підприємств. *Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи*. Зб. тез доп. К., 2021. С. 276-277. URL: <http://confmanagement.kpi.ua/proc/article/view/231037>

19. Науково-технічні дослідження у галузі транспорту: колективна монографія / за заг. ред. Д.В. Ломотька. Академія технічних наук України. Івано-Франківськ: Видавець Кушнір Г.М., 2022. Т. 1, Т.2.

20. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Схвалено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

21. Новальська Н.І., Клименко В.В. Інвестиційно-інноваційна діяльність транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасного бізнес-середовища // *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського*. Серія: Економіка і управління. 2021. Том 32 (71). № 4. С.64-69.
22. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
23. Офіційний сайт компанії «SMARTBOY». URL: http://www.smartboy.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=5&Itemid=10
24. Офіційний сайт ТОВ «Транс-Логістик». URL: <https://translogistic.ua/>
25. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III, зі змінами і доповненнями. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
26. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17.11.2021 р. № 1887-IX, зі змінами і доповненнями. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
27. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР, зі змінами і доповненнями. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
28. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 №1955-IV, зі змінами і доповненнями. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
29. Системологія на транспорті. Підручник у 5 кн. / Під заг. ред. Дмитриченка М.Ф. Кн.2: Технологія наукових досліджень і технічної творчості. К.: Знання України, 2007. 318 с.
30. Соловійова О.О., Висоцька І.І., Герасименко І.М. Загальний курс транспорту: навч. Посібник. К.: НАУ, 2019. 244 с.
31. Тютюнник Ю.М. Фінансовий аналіз: методичні рекомендації з виконання контрольної роботи. Полтава: ПДАУ, 2021. 87 с.
32. Чорний В.В., Платонов О.І. Партнерсько-конкурентна парадигма економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів.

Ефективна економіка. 2016. № 4. URL:
<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4882>

33. Ширяєва С.В., Данківська К.І. Визначення параметрів транспортних вузлів. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки».* 2017. Вип. 1 (37). С. 452-458.

34. Ширяєва С.В., Даньківська С.В. Основні складові мультимодальної транспортної мережі. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник.* 2015. Вип. 1 (31).

35. Толпежнікова Т.Г., Зеленський К.А. Шляхи підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності транспортного підприємства. *Ефективна економіка.* № 12. 2017. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5971>

36. Youcontrol: веб-сайт. URL: <https://youcontrol.com.ua/>