

Міністерство освіти і науки України

Луцький національний технічний університет

(повне найменування закладу вищої освіти)

Факультет бізнесу та права

(повне найменування факультету)

Кафедра фінансів, банківської справи та страхування

(повне найменування кафедри)

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ЗА СТУПЕНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ «МАГІСТР»**

на тему

**НАПРЯМИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ
ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА
(НА МАТЕРІАЛАХ ТЗОВ «ТРАНС-ІМПЕРІЯ»)**

**DIRECTIONS OF MANAGING THE FINANCIAL ACTIVITIES OF A
TRANSPORT ENTERPRISE
(BASED ON THE MATERIALS OF LLC «TRANS- IMPERIA»)**

спеціальність 072 Фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок

(шифр і назва спеціальності)

освітня програма «Фінанси, банківська справа та страхування»

(назва освітньої програми)

Виконав: здобувач вищої освіти
групи ФБСФРмз-21
Коваль Ірина Василівна

(підпис)

Керівник: к.е.н., доцент
Олександренко Ірина Володимирівна

(підпис)

Кваліфікаційну роботу
допущено до захисту
« » грудня 2024 р.

Гарант освітньої програми:

к.е.н., доцент Дорош Вікторія Юріївна

(підпис)

Луцьк – 2024 року

ЛУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет: бізнесу та права

Кафедра: фінансів, банківської справи та страхування

Ступінь вищої освіти: магістр

Галузь знань: 07 Управління та адміністрування

Спеціальність: 072 Фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок

Освітня програма: «Фінанси, банківська справа та страхування»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ к.е.н., доцент Вікторія ДОРОШ

« ____ » _____ 2024 р.

З А В Д А Н Н Я

ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ ЗДОБУВАЧУ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Коваль Ірині Василівні

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи Напрями управління фінансовою діяльністю транспортного підприємства (на матеріалах ТзОВ «Транс-Імперія»)

Керівник роботи: к.е.н., доцент Олександренко Ірина Володимирівна

затверджені наказом закладу вищої освіти від «30» грудня 2023 р. № 447/01-02.

2. Строк подання здобувачем вищої освіти кваліфікаційної роботи «11» грудня 2024 р.

3. Вихідні дані до роботи

Статистичні дані, літературні джерела за темою дослідження, статут

підприємства (установи), законодавчі та нормативні акти, що регламентують

діяльність підприємства (установи), фінансова звітність підприємства (установи)

4. Зміст пояснювальної записки (перелік питань, що потрібно розробити):

Вступ

Розділ 1

Розділ 2

Розділ 3

Висновки

5. Перелік графічного (ілюстративного) матеріалу:

| | |
|-----|--|
| 1. | Функціональні характеристики фінансової діяльності підприємства |
| 2. | Джерела фінансового забезпечення транспортних підприємств |
| 3. | Гіпотези аналітичного дослідження фінансової діяльності транспортного підприємства |
| 4. | Аналіз фінансово-економічних показників діяльності ТзОВ «Транс-Імперія» |
| 5. | Динаміка показників розвитку суб'єктів господарювання в Україні, які працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень |
| 6. | Аналіз прибутковості підприємств в Україні, які працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень |
| 7. | Аналіз розвитку суб'єктів господарювання, які працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень у Волинській області |
| 8. | Аналіз показників фінансової стійкості ТзОВ «Транс-Імперія» |
| 9. | Результати доведення достовірності гіпотези №1 |
| 10. | Результати доведення достовірності гіпотези №2 |
| 11. | Результати доведення достовірності гіпотези № 3 |
| 12. | Результати зведеного аналізу внутрішнього та зовнішнього середовища ТзОВ «Транс-Імперія» |
| 13. | Напрями управління фінансовою діяльністю ТзОВ «Транс-Імперія» |
| 14. | Показники обґрунтування ефективності інвестування коштів в придбання вантажного автомобіля |
| 15. | Планування балансу ТзОВ «Транс-Імперія» |
| 16. | Планування показників фінансової стійкості ТзОВ «Транс-Імперія» |

6. Консультанти розділів роботи

| Розділ | Прізвище, ініціали та посада консультанта | Підпис | |
|---|---|----------------|------------------|
| | | завдання видав | завдання прийняв |
| <i>Розділ 1</i> | І. ОЛЕКСАНДРЕНКО | | |
| <i>Розділ 2</i> | І. ОЛЕКСАНДРЕНКО | | |
| <i>Розділ 3</i> | І. ОЛЕКСАНДРЕНКО | | |
| <i>Нормоконтроль</i> | І. ОЛЕКСАНДРЕНКО | | |
| <i>Гарант ОП</i> | <i>В. ДОРОШ</i> | | |
| <i>Коефіцієнт подібності</i> | 8,55% | | |
| <i>Адміністратор системи StrikePlagiarism</i> | <i>Л. ПЦУК</i> | | |

7. Дата видачі завдання «02» лютого 2024 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

| № з/п | Назва етапів кваліфікаційної роботи магістра | Строк виконання етапів роботи | Примітка |
|-------|---|-------------------------------|----------|
| 1. | <i>Обґрунтування теми</i> | До 28.12.2023 р. | |
| 2. | <i>Огляд літератури із досліджуваної проблеми</i> | До 03.09.2024 р. | |
| 3. | <i>Розділ 1</i> | До 24.09.2024 р. | |
| 4. | <i>Розділ 2</i> | До 19.10.2024 р. | |
| 5. | <i>Розділ 3</i> | До 08.11.2024 р. | |
| 6. | <i>Висновки</i> | До 12.11.2024 р. | |
| 7. | <i>Формування списку використаних джерел</i> | До 15.11.2024 р. | |
| 8. | <i>Формування додатків</i> | До 18.11.2024 р. | |
| 9. | <i>Оформлення ілюстративного матеріалу</i> | До 20.11.2024 р. | |
| 10. | <i>Нормоконтроль</i> | До 27.11.2024 р. | |
| 11. | <i>Інструментальна перевірка на академічний плагіат</i> | До 04.12.2024 р. | |
| 12. | <i>Представлення кваліфікаційної роботи магістра до захисту. Попередній захист роботи</i> | До 11.12.2024 р. | |

Здобувач вищої освіти

(підпис)

(Коваль І.В.)
(прізвище, ініціали)

Керівник кваліфікаційної роботи

(підпис)

(Олександренко І.В.)
(прізвище, ініціали)

АНОТАЦІЯ

Коваль І.В. Напрями управління фінансовою діяльністю транспортного підприємства (на матеріалах ТзОВ «Транс-Імперія»). Рукопис.

Кваліфікаційна робота здобувача другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 072 Фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок освітньої програми «Фінанси, банківська справа та страхування». Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2024.

Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

У першому розділі кваліфікаційної роботи визначено сутність та функціональні характеристики фінансової діяльності підприємства. Визначено джерела фінансового забезпечення розвитку транспортних підприємств та подано управлінські аспекти підвищення ефективності їх фінансової діяльності.

У другому розділі кваліфікаційної роботи здійснено аналіз показників фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія» і доведено достовірність розроблених гіпотез: 1) результати фінансової діяльності транспортного підприємства впливають на рівень його ліквідності та платоспроможності; 2) оборотність фінансових ресурсів, вкладених в активи впливає на рівень ефективності фінансової діяльності транспортного підприємства; 3) обсяг власного оборотного капіталу транспортного підприємства залежить від ефективності формування та використання фінансових ресурсів.

У третьому розділі кваліфікаційної роботи визначено сильні та слабкі сторони функціонування ТзОВ «Транс-Імперія» і обґрунтовано управлінські рішення підвищення ефективності його фінансової діяльності. Здійснено планування показників фінансової діяльності підприємства.

У висновках узагальнено інформацію, відображену у трьох частинах роботи.

Ключові слова: власний капітал, позиковий капітал, фінансова діяльність, фінансова стійкість, фінансові ресурси.

ANNOTATION

Koval I. Directions of managing the financial activities of a transport enterprise (based on the materials of LLC «Trans-Imperia»). The manuscript.

Qualification work for the second (master's) degree of higher education of specialty 072 Finance, banking, insurance and stock market in the comprehensive program «Finance, Banking and Insurance». Lutsk National Technical University. Lutsk, 2024.

Qualification work consists of an introduction, three parts, conclusions, a list of sources used and applications.

The first section of the qualification work defines the essence and functional characteristics of the financial activity of the enterprise. The sources of financial support for the development of transport enterprises are determined and the management aspects of increasing the efficiency of their financial activity are presented.

In the second section of the qualification work, an analysis of the financial activity indicators of LLC «Trans-Imperia» is carried out and the reliability of the developed hypotheses is proven: 1) the results of the financial activity of the transport enterprise affect the level of its liquidity and solvency; 2) the turnover of financial resources invested in assets affects the level of efficiency of the financial activity of the transport enterprise; 3) the volume of the transport enterprise's own working capital depends on the efficiency of the formation and use of financial resources.

In the third section of the qualification work, the strengths and weaknesses of the functioning of LLC «Trans-Imperia» are determined and management decisions to increase the efficiency of its financial activity are justified. The planning of the indicators of the financial activity of the enterprise is carried out.

The conclusions summarize the information reflected in the three parts of the work.

Keywords: equity, debt capital, financial activity, financial stability, financial resources.

ЗМІСТ

| | |
|---|----|
| ВСТУП | 7 |
| РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ | 10 |
| 1.1 Визначення сутності фінансової діяльності підприємства та її функціональних характеристик..... | 10 |
| 1.2 Фінансове забезпечення транспортних підприємств..... | 15 |
| 1.3 Управлінські аспекти забезпечення фінансової діяльності транспортних підприємств..... | 20 |
| РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТЗОВ «ТРАНС-ІМПЕРІЯ» | 24 |
| 2.1 Гіпотези дослідження фінансової діяльності транспортного підприємства та методика доведення їх достовірності | 24 |
| 2.2 Аналіз фінансово-економічних показників розвитку ТзОВ «Транс-Імперія» та суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень в Україні..... | 28 |
| 2.3 Результати доведення достовірності гіпотез в практичній діяльності ТзОВ «Транс-Імперія»..... | 41 |
| РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ТЗОВ «ТРАНС-ІМПЕРІЯ» | 56 |
| 3.1 Напрями управління фінансовою діяльністю ТзОВ «Транс-Імперія»..... | 56 |
| 3.2 Обґрунтування управлінських рішень підвищення ефективності фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія»..... | 59 |
| ВИСНОВКИ | 66 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | 69 |
| ДОДАТКИ | 72 |

ВСТУП

Актуальність теми. Теперішні умови функціонування вітчизняних підприємств негативно відображаються на результатах їх діяльності, а це в свою чергу впливає на зменшення власних джерел фінансування та послаблює позиції бізнесу на кредитному ринку. Зменшення власних фінансових ресурсів та наявність жорстких умов на ринку кредитів, погіршує здатність підприємств в повному обсязі формувати активи, здійснювати інвестиції та стимулювати економічне зростання бізнесу. Забезпечення достатнього обсягу фінансових ресурсів для здійснення діяльності та придбання необхідних майнових цінностей є основним завданням фінансової діяльності підприємства, яка передбачає здійснення операцій націлених на створення власного і позикового капіталу. Досягнути бажаних результатів фінансової діяльності є неможливим без управління, націленого на виконання різних функцій у сфері фінансового забезпечення бізнесу.

Проблемні питання в сфері визначення та управління фінансовою діяльністю підприємств вивчали у своїх працях: Ю.Бондар [13], О. Бондаренко [16], І. Васильчук [3], Е. Другова [14], М. Житар [17], С. Кубасова [8], Т. Кузенко [7], С. Левицька [4], В. Мешко [15], Н.Налукова [5], І. Олександренко [6], В. Петренко [1], Н. Сабліна [7], Л.Соляник [18], С. Халатур [8] та інші. Теоретичні аспекти фінансового забезпечення транспортних підприємств вивчали у своїх працях: О. Виговська [11], Т. Карпова [10], Т. Лучникова [9], О. Парубець [12] та інші. Зважаючи на низьку ефективність діяльності транспортних підприємств в Україні, зокрема тих, що працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень, підвищується увага до дослідження їх фінансової діяльності та розробки практичних управлінських рішень в напрямку формування та використання власних і позикових коштів.

Об'єктом кваліфікаційної роботи товариство з обмеженою відповідальністю «Транс-Імперія» (далі ТзОВ «Транс-Імперія»).

Предметом кваліфікаційної роботи є сукупність економічних відносин пов'язаних із формуванням, використанням та управлінням власним і позиковим капіталом підприємства.

Метою кваліфікаційної роботи є формування та обґрунтування управлінських рішень в напрямку підвищення ефективності фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія».

Завданнями кваліфікаційної роботи є:

- визначити сутність фінансової діяльності та її функціональні характеристики;
- визначити форми та джерела фінансового забезпечення діяльності транспортних підприємств;
- визначити сутність та завдання управління фінансовою діяльністю транспортних підприємств;
- сформулювати гіпотези дослідження фінансової діяльності транспортних підприємств та подати методичку доведення їх достовірності;
- провести аналіз основних фінансових економічних показників діяльності ТзОВ «Транс-Імперія» та здійснити оцінку економічного розвитку суб'єктів господарювання, які функціонують в сфері вантажних автомобільних перевезень;
- довести достовірність сформульованих гіпотез в практичній діяльності ТзОВ «Транс-Імперія»;
- визначити та обґрунтувати напрями управління фінансовою діяльністю ТзОВ «Транс-Імперія»;
- провести планування фінансових показників в результаті реалізації управлінських рішень на ТзОВ «Транс-Імперія».

Інформаційною базою для написання кваліфікаційної роботи слугували нормативно-правові акти, навчальні посібники, матеріали конференцій, статті у наукових виданнях, фінансова звітність ТзОВ «Транс-Імперія» та офіційні дані державного комітету статистики.

Наукова новизна кваліфікаційної роботи полягає у наступному:

- подальшого розвитку дістало наукове обґрунтування сутності фінансової діяльності, під якою варто розуміти сукупність усіх операцій та дій, спрямованих на пошук, залучення та використання фінансових ресурсів для досягнення підприємницьких цілей і реалізації виробничих, збутових, комерційних та інвестиційних функцій.

Результати кваліфікаційної роботи знайшли своє відображення в практичній діяльності ТзОВ «Транс-Імперія», що підтверджено довідкою про впровадження.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1 Визначення сутності фінансової діяльності підприємства та її функціональних характеристик

Результати фінансової діяльності та напрями її здійснення виступають основною передумовою для ефективного провадження операційної та інвестиційної діяльності. Разом з тим, фінансова діяльність є основним об'єктом фінансового менеджменту на підприємстві, оскільки відповідає за пошук, залучення та розподіл фінансових ресурсів.

Фінансова діяльність забезпечує сприятливе внутрішнє середовища для досягнення підприємством цілей та виконання завдань в мінливих умовах розвитку бізнесу в країні. Відповідно до цього, перед підприємствами стоять вимоги щодо формування цілісної системи фінансового управління, яка дозволить раціонально формувати та реалізувати концепції, методи, моделі та принципи провадження фінансової діяльності в контексті ефективного формування та використання фінансових ресурсів [1, с. 181].

Досліджуючи літературні праці присвячені фінансовій діяльності, варто свідчити про схожість підходів до її трактування, які подаються різними науковцями. Згідно до П(С)БО №1 «Загальні вимоги до фінансової звітності», під фінансовою діяльністю розуміється: «діяльність, яка призводить до змін розміру і складу власного та позикового капіталів підприємства» [2]. З огляду на дане визначення, варто розуміти, що фінансова діяльність спрямована на фінансове забезпечення розвитку підприємства і поєднує у собі завдання націлені на пошук джерел фінансування, раціональний розподіл фінансових ресурсів та ефективне їх споживання у процесі виробництва і реалізації. Окремі із підходів, щодо визначення сутності фінансової діяльності подано у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1 – Підходи до визначення поняття «фінансова діяльність підприємства»*

| Автор | Підхід, що трактує сутність фінансової діяльності підприємства | Функціональні особливості фінансової діяльності |
|--|---|---|
| І.Васильчук, Н. Ізмайлова, А.Зайцева | «Фінансування або формування капіталу з різних джерел та методів залучення для забезпечення потреб операційної й інвестиційної діяльності» [3] | Фінансування інвестиційної та операційної діяльності |
| С. Левицька, І. Панчук | «Являє собою процес збалансування доходів і витрат підприємства, фінансове планування очікуваних результатів як вираження ефективності фінансової роботи та діяльності підприємства в цілому»[4, с. 242] | Забезпечення ефективності діяльності |
| Н. Налукова | «Діяльність, яка призводить до змін розміру та складу власного і залученого капіталу підприємства, який не є результатом операційної діяльності» [5, с. 170] | Формування власного та позикового капіталу |
| І. Олександренко | «Це всі операції із надходження та вибуття грошових коштів, які призводять до збільшення (зменшення) обсягу фінансового капіталу» [6, с. 195] | Забезпечує рух грошових коштів |
| Н. Сабліна, Т.Кузенко | «Фінансову діяльність підприємства пов'язано із визначенням потреби підприємства в капіталі, пошуком джерел фінансових ресурсів, оптимізацією мобілізації та розподілу капіталу, а також оцінюванням ефективності його використання» [7, с. 16] | Забезпечує залучення, розподіл та використання фінансових ресурсів |
| С. Халатур, С. Кубасова | «Процес, спрямований на забезпечення виробничо-господарської діяльності коштами (грошіми, фінансовими ресурсами), що визначає фінансовий стан» [8, с. 54] | Забезпечення виробничо-господарської діяльності фінансовими ресурсами |

*Складено автором за джерелами [3-8]

З огляду на вище відображені підходи, варто свідчити, що сутність фінансової діяльності зводиться до формування, розподілу та використання фінансових ресурсів з метою забезпечення безперебійного функціонування операційної та інвестиційної діяльності. На нашу думку, під фінансовою діяльністю підприємства варто розуміти сукупність усіх операцій та дій, спрямованих на пошук, залучення та використання фінансових ресурсів для досягнення підприємницьких цілей і реалізації виробничих, збутових, комерційних та інвестиційних функцій.

Загалом, виокремлюють певні напрями за якими відбувається здійснення фінансової діяльності, тобто її функціональні особливості:

- фінансове забезпечення інвестиційної та операційної діяльності;
- виявлення резервів зростання доходів та витрат;
- пошук резервів підвищення рентабельності та платоспроможності;
- забезпечення своєчасного виконання усіх зобов'язань;
- мобілізація необхідного обсягу фінансових ресурсів;
- фінансування розвитку підприємства та збільшення його власного капіталу;
- контроль за використанням фінансових ресурсів [8, с.55].

У праці І.В. Олександренко зазначається, що основними функціональними характеристиками фінансової діяльності підприємств є: створення необхідного розміру фінансового капіталу; формування резервів фінансового забезпечення; погашення різного роду зобов'язань; виконання плану фінансового забезпечення; розподіл фінансових ресурсів між різними напрямками діяльності; фінансове забезпечення інвестицій та інновацій; фінансування потреб операційної діяльності, фінансування капітальних вкладень [6, с. 195].

Зважаючи на сутність фінансової діяльності та її особливості, нами виділено певні її ключові характеристики, які подано на рисунку 1.1. Визначені функціональні характеристики фінансової діяльності можна трактувати як її функції чи роль у розвитку підприємства. Зокрема, якщо досліджувати фінансову діяльність підприємства, то варто відмітити залежність її результатів від низки чинників як внутрішнього так і зовнішнього середовища. Основними внутрішніми чинниками є: організаційно-правова форма ведення підприємницької діяльності; розмір зареєстрованого капіталу; форми розрахунків з клієнтами; рівень кредитоспроможності; стан платоспроможності; поточна структура фінансового капіталу; дивідендна політика підприємства. Щодо чинників зовнішнього середовища, то найбільший вплив на результати фінансової діяльності здійснюють: розмір відсоткових ставок за кредитами; процентні ставки на ринках

цінних паперів; податкова політика держави; платоспроможність клієнтів та постачальників; законодавчі обмеження у сфері ведення бізнесу.

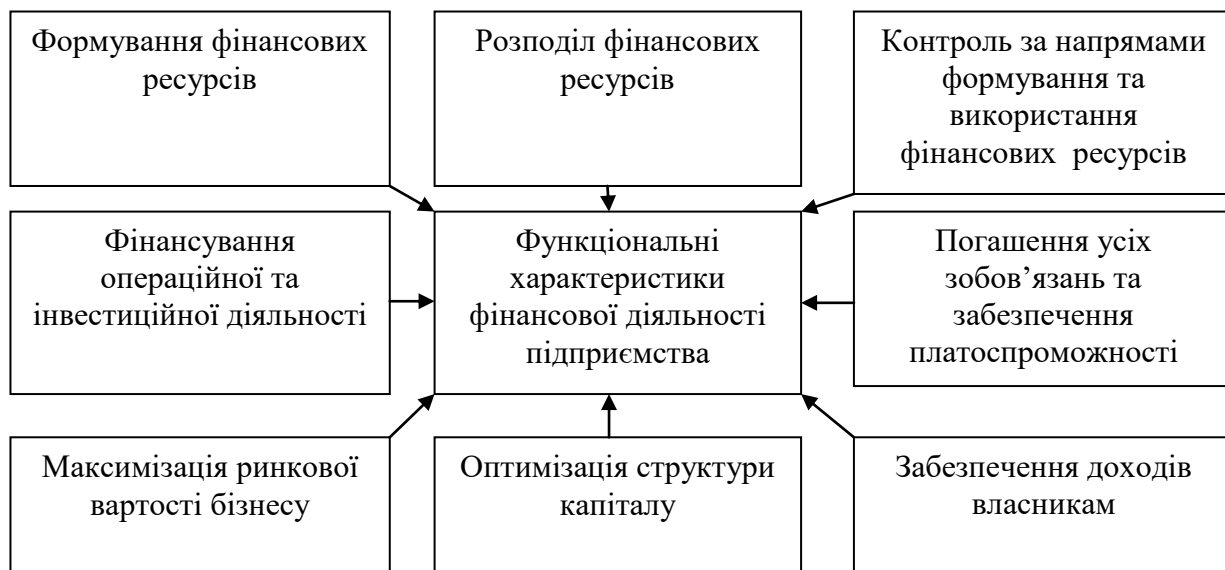


Рисунок 1.1 – Функціональні характеристики фінансової діяльності підприємства*

*Авторська розробка

Щодо транспортних підприємств то варто відмітити певні особливості у їх діяльності, що відповідно відзначається на фінансовій діяльності та напрямках її забезпечення. Транспортні підприємства надають послуги і не здійснюють виробництво готової продукції, що свідчить про певні особливості в їх операційному циклі та відповідно у здійсненні операційної діяльності. Загалом, розвиток транспортних підприємств і зокрема, їх операційна діяльність залежить від: рівня розвитку ринку послуг в країні та за її межами; запровадження новітніх технологій в сфері логістики; певної узгодженості законодавства щодо будівництва автомобільних доріг із нормативами ЄС; рівня розвитку внутрішніх та міжнародних перевезень; рівня розвитку та розбудови інфраструктури автомобільних доріг і залізничного транспорту, рівня конкурентоспроможності у певному виді транспортних послуг, законодавчих обмежень у сфері перевезень за межі країни [9, с. 121]. З огляду до цього, фінансова діяльність транспортних підприємств матиме також певні відмінності, які будуть обумовлені наступними чинниками:

- транспортні підприємства мають значні обсяги дебіторської заборгованості, що обумовлено специфікою розрахунків із покупцями;
- транспортні підприємства, які здійснюють міжнародні перевезення часто отримують позитивні чи негативні курсові різниці, пов'язані зі зміною валютних курсів;
- транспортні підприємства у своїй діяльності стикаються з низкою ризиків, які призводять до наднормативних витрат (настання різних аварійних ситуацій, що призводять до збитковості);
- в транспортних підприємствах досить важко досягнути планових показників по доходах, витратах та грошових потоках, що обумовлено частими змінами цін.

У процесі розробки управлінських рішень в контексті підвищення ефективності фінансової діяльності транспортного підприємства, основна увага буде зосереджена на підприємствах в сфері автомобільного транспорту. Щодо підприємств автомобільного транспорту, то вагомим чинниками впливу на результати їх фінансової діяльності будуть:

- обсяг власного капіталу та джерела його формування;
- наявність власних чи орендованих вантажних транспортних засобів;
- види наданих транспортних послуг та географія їх здійснення;
- наявність та надійність постійних клієнтів, замовників послуг;
- структура кредиторської заборгованості та напрями її спрямування;
- напрями розподілу чистого прибутку та використання капіталізованого прибутку;
- наявність підрозділів з продажу запасних частин до вантажних транспортних засобів;
- нерегульованість питань з ціноутворення в сфері транспортних послуг;
- наявність ліцензій та дозволів на здійснення автомобільних перевезень;

- розвиток інфраструктури автомобільних перевезень в Україні та за її межами.

В результаті теоретичного вивчення сутності фінансової діяльності підприємства, визначено, що основними її функціональними характеристиками є фінансове забезпечення розвитку бізнесу та вплив на обсяги власних і позичених коштів в джерелах формування активів. Визначено, що фінансова діяльність залежить від низки чинників, які притаманні окремим підприємствам залежно від специфіки їх роботи та галузевої приналежності. Систематизовано основні специфічні чинники впливу на фінансову діяльність транспортних підприємств та зокрема тих, які працюють в сфері автомобільного транспорту.

1.2 Фінансове забезпечення транспортних підприємств

Фінансове забезпечення діяльності підприємства є важливою функцією його фінансової діяльності і спрямоване на пошук, залучення та використання фінансових ресурсів. Фінансове забезпечення діяльності підприємства базується на певних принципах, які мають бути дотриманні задля досягнення ефективності фінансової діяльності. Загалом, вагомими принципами фінансового забезпечення будь-яких підприємств є: самофінансування, формування капіталу з різних джерел в контексті мінімізації витрат у процесі його залучення; ефективне використання залучених фінансових ресурсів; забезпечення економічного зростання підприємства; матеріальна зацікавленість, матеріальна відповідальність; забезпечення фінансової стійкості та платоспроможності; оптимізація структури джерел фінансування [10, с. 134].

Фінансове забезпечення підприємств в значній мірі залежить від його галузевої приналежності, оскільки зумовлюється низкою специфічних чинників та особливостями їх операційного циклу. Найбільш альтернативними фінансового забезпечення у сфері транспорту є самофінансування, кредитування, державна підтримка, державно-приватне партнерство, випуск облігацій місцевої позики [11, с. 39]. Таким чином варто відмітити, що найбільш поширеними формами

фінансового забезпечення транспортних підприємств є самофінансування, кредитування та державна фінансова підтримка. Разом з тим, джерела фінансування підприємств транспорту поділяють на внутрішні та зовнішні. До внутрішніх джерел фінансування транспортних підприємств належать: зареєстрований капітал, додатковий капітал, резервний капітал, нерозподілений прибуток, чистий прибуток, доходи майбутніх періодів, чистий прибуток [12, с. 59].

Альтернативні джерела фінансування транспортних підприємств зведено на рисунку 1.2.



Рисунок 1.2 – Джерела фінансового забезпечення транспортних підприємств*

*Розроблено автором за джерелами [10-12]

Кожна із зазначених форм фінансування діяльності транспортних підприємств носить позитивні і негативні аспекти для розвитку бізнесу, що обумовлено витратами на залучення, потребою повертати та впливом на його фінансову стабільність і рівновагу. Вивчаючи самофінансування як форму фінансового забезпечення транспортних підприємств варто свідчити, що це є найбільш прийнятна форма фінансування, оскільки: не відбувається порушення фінансової рівноваги; збільшується обсяг власного капіталу; підвищується ринкова вартість бізнесу; підвищення розмір власних коштів в оборотів; немає фінансових витрат; підвищуються фінансова стійкість та платоспроможність підприємства. Однак, щодо самофінансування, то не усі підприємства можуть її використовувати, оскільки постійно відчувають нестачу власних коштів. Негативними аспектами використання самофінансування є обмежені можливості підприємства щодо забезпечення високих темпів економічного зростання, а також є певний ліміт використання власних коштів, що встановлений рівнем прибутковості.

За умов обмежених можливостей використання самофінансування, транспортні підприємства досить часто в напрямку фінансового забезпечення розвитку використовують кредитування. Найбільш часто використовують банківські та комерційні кредити, а також лізинг під час придбання транспортних засобів. Позитивними аспектами використання кредитування є: широкі можливості залучення коштів в умовах достатнього рівня кредитоспроможності; придбання нових транспортних засобів в умовах лізингу; розширення діяльності за умов відсутності власних фінансових ресурсів. Про те, кредитування має низку негативних особливостей, які відображаються на діяльності транспортних підприємств, а саме: збільшення фінансових витрат, що зменшує обсяг прибутку; збільшення частки позикового капіталу в джерелах фінансування, що погіршує рівень фінансової стійкості; збільшення позикових коштів в джерелах фінансування оборотних активів, погіршує рівень платоспроможності підприємств; необхідно повертати кошти у встановлені терміни; цільове використання отримання кредитних коштів; складності в отриманні кредиту;

відсутність коштів на погашення кредитів в умовах збитковості капіталовкладень; значні витрати на погашення лізингових платежів.

Державна підтримка як форма фінансового забезпечення діяльності транспортних підприємств найменше використовується в практиці, що обумовлено дефіцитом бюджетних коштів, особливо в умовах воєнного стану в країні. Позитивними аспектами впливу державної підтримки на розвиток транспортних підприємств є: отримання кредитів за меншими відсотковими ставками, що вплине на зменшення фінансових витрат або взагалі безвідсоткових кредитів; безповоротне та безоплатне отримання коштів на розвиток; підвищення можливостей здійснення інвестицій інноваційного характеру; спрощені умови оподаткування. Найбільш негативними особливостями державної підтримки для транспортних підприємств є цільовий характер отриманих коштів, що назавжди відповідає поточних потребам у фінансових ресурсах, а також постійний державний контроль за спрямуванням фінансових ресурсів.

Форми фінансового забезпечення діяльності підприємств впливають на структуру фінансового капіталу, а це відповідно зумовлює вплив на рівень фінансової стійкості та здатність підприємства бути платоспроможним. Чим більше підприємство використовує самофінансування, тим більшим буде обсяг власного капіталу, а саме буде збільшуватись в переважній більшості розмір нерозподіленого прибутку підприємства. Якщо ж підприємство активно використовує кредитування, то будуть зростати довгострокові зобов'язання та забезпечення або поточні зобов'язання забезпечення. Державна підтримка як форма фінансування транспортних підприємств буде частково впливати як на зміну власного капіталу, так і на зміну позикового капіталу. Зокрема, розмір дотацій, якщо вони будуть не використані у певному періоді на розвиток бізнесу складе частину довгострокових зобов'язань та забезпечень (цільове фінансування). В умовах, якщо усі дотаційні кошти будуть використані у певному періоді в діяльності підприємства, вони включаються в доходи і в пасивах балансу не будуть відображатись. Щодо пільгового кредитування, то залежно від термінів отримання кредитів буде відбуватись зростання або довгострокових зобов'язань

або поточних зобов'язань. Щодо коштів, які будуть отримані в результаті участі транспортних підприємств в державних чи регіональних програмах розвитку, то їх обсяг буде відображатись в складі цільового фінансування до того часу, поки дані кошти не будуть використані на визначені цілі. Коли кошти будуть використані на певні цільові потреби, то будуть включені в доходи підприємства. Відносно пільгового оподаткування, як форми державної підтримки то суть даного фінансування полягає у тому, що в результаті зменшення ставок податку, на підприємстві лишається більша частина доходу та прибутку, що може вплинути на збільшення власних джерел фінансування. Разом з тим, пільгове оподаткування включає також звільнення підприємств від сплати окремих податків чи зборів на певний період часу, що також дає можливість збільшити прибуток та власні фінансові ресурси.

Також варто відмітити, що досить вагомою формою фінансового забезпечення транспортних підприємств є лізингове кредитування, оскільки транспортні засоби найбільш часто виступають об'єктами лізингу. Позитивними аспектами впливу лізингу на розвиток транспортних підприємств є: отримання нових транспортних засобів; відсутність потреби у заставі чи поручительстві; на майно, взяте у лізинг не накладається податковий арешт; лізингові платежі в повному обсязі включаються у собівартість продукції; отримання транспортних засобів відбувається без відволікання коштів з обороту (економія оборотних коштів). Поряд із позитивним впливом лізингового кредитування на розвиток транспортних підприємств, можна виділити негативні аспекти: складність в оформленні лізингової угоди, оскільки приймають участь більше двох суб'єктів; укладання лізингової угоди займає більше часу порівняно із укладенням кредитного договору; розмір лізингових платеж є більшим порівняно із відсотками банку за кредит.

Загалом, варто відмітити, що транспортні підприємства, як і будь-які суб'єкти бізнесу повинні більшу увагу зосереджувати на самофінансуванні, що дозволить знизити фінансові ризики та досягнути успіху у конкурентоспроможності та інвестиційній привабливості.

1.3 Управлінські аспекти забезпечення фінансової діяльності транспортних підприємств

Досягнення позитивних результатів фінансової діяльності та виконання нею усіх функціональних характеристик є неможливим без процесу управління, який поєднує у собі низку завдань, методів, принципів та важелів впливу. Управління фінансовою діяльністю підприємства трактується як система, яка включає прийняття рішень в розрізі основних її напрямів, які пов'язані із формуванням, розподілом і використанням фінансових ресурсів в контексті підвищення ринкової вартості бізнесу [13, с. 86]. Управління фінансовою діяльністю тісно пов'язане із управлінням фінансовими ресурсами, оскільки вони переслідують однакову ціль спрямовану на фінансове забезпечення розвитку бізнесу. Загалом, в основі управління фінансовими ресурсами лежить два ключових напрямки: управління формуванням фінансових ресурсів та управління використанням фінансових ресурсів. До головних етапів управління фінансовими ресурсами належать: 1) формулювання завдань, які повинні виконуватись у процесі управління фінансовими ресурсами; 2) розробка практичних управлінських рішень в напрямку ефективного використання фінансових ресурсів; 3) Аналіз отриманих результатів в умовах реалізації прийнятих управлінських рішень [14, с. 8].

На нашу думку, управління фінансовою діяльністю транспортного підприємства – це цілісна система, яка поєднує у собі мету, завдання, рішення, методи, принципи, інструменти та важелі, спрямовані на фінансове забезпечення та досягнення ефективності формування і використання фінансового капіталу.

Мешко В.В. виділяє наступні функції управління фінансовою діяльністю підприємства: забезпечення оптимальної трансформації фінансових ресурсів в інші види ресурсів; забезпечення ефективності вкладень фінансових ресурсів в активи; оптимізація структури оборотних активів, досягнення ефективності фінансових вкладень [15, с. 103]. Загалом, поточними завданнями, які стоять у процесі управління фінансовою діяльністю є: забезпечення ефективного

управління оборотними активами, що дозволить вчасно задовольняти не лише поточні потреби, а дасть можливість раціонально управляти дебіторською заборгованістю, грошовими коштами та короткостроковими фінансовими інвестиціями [16, с. 12].

Управління фінансовою діяльністю транспортних підприємств необхідно здійснювати в певній послідовності дій, що дозволить отримати максимальний кінцевий результат. Зокрема, основними напрямками управління фінансовою діяльністю є виділення цілей та конкретизація майбутніх результатів; систематизація факторів впливу; визначення важелів та інструментів; визначення управлінських рішень; формування фінансових планів; збір інформації та аналіз фінансових показників; постійний моніторинг за результатами виконання поставлених завдань [6, с. 198]. Згідно до вище зазначеного, на рисунку 1.3 відображено зміст процесу управління фінансовою діяльністю.



Рисунок 1.3 – Структурний зміст процесу управління фінансовою діяльністю транспортного підприємства*

*Авторська розробка

Житар М.О. досліджуючи сучасні особливості розвитку бізнесу, які обумовлені стрімким розвитком цифрових технологій, зазначає, що управління фінансовою діяльністю необхідно здійснювати у відповідності до теперішніх реалій та з врахуванням комплексного підходу, який передбачає інтеграцію цифрових інструментів на кожному етапі фінансового менеджменту. Зокрема, автор зазначає, що управління фінансовою діяльністю в умовах діджиталізації повинно включати обов'язкові три етапи:

1) автоматизація усіх операцій таких як бухгалтерський облік, розрахунки з контрагентами, прогнозування та управління;

2) інтеграція різного роду аналітичних інструментів, що дозволить аналізувати великий масив фінансових показників та приймати обґрунтовані рішення;

3) запровадження системи моніторингу та управління фінансовими ризиками з використанням штучного інтелекту для виявлення можливих фінансових загроз [17].

Основними інструментами управління фінансовою діяльністю підприємства в умовах діджиталізації є: застосування електронного документообігу; автоматизований збір інформації, яка лежить в основі бухгалтерського обліку; використання різних хмарних сервісів та чат-ботів для спілкування з контрагентами та працівниками [18, с. 159].

Управління фінансовою діяльністю як і будь-який процес фінансового менеджменту повинен відбуватись з дотриманням певних принципів: інтеграція із загальною системою управління на підприємстві; динамічність управління, що дозволяє врахувати різні умови та чинники; забезпечення стратегічної мети розвитку підприємства; комплексність у формуванні управлінських рішень; варіативність різних методів та засобів у розробці управлінських рішень [13, с. 85]. Разом з тим управління має відбуватись за принципом обґрунтованості, тобто усі запропоновані управлінські рішення мають мати обґрунтування, щоб з поміж багатьох альтернативних обрати одне найбільш ефективне.

Зважаючи на специфіку роботи транспортних підприємства, можна виділити наступні завдання, виконання яких має стати ключовою функцією у процесі управління їх фінансовою діяльністю:

- аналіз складу і структури активів та джерел їх формування;
- аналіз власного капіталу та напрямів його використання;
- постійний перерахунок собівартості послуг у зв'язку зі змінами цін на паливно-мастильні матеріали;
- постійний контроль за фізичним станом транспортних засобів в контексті зниження витрат на їх обслуговування;
- зменшення простою транспортних засобів в контексті збільшення кількості наданих транспортних послуг;
- підвищення оборотності дебіторської заборгованості з метою зменшення потреби в кредитах;
- оцінка фінансових ризиків, зумовлених зміною обсягів джерел фінансування діяльності;
- оцінка рівня фінансової стійкості з метою виявлення результатів фінансової діяльності;
- виявлення причин порушення фінансової рівноваги на підприємства та можливих шляхів їх усунення;
- оцінка впливу зовнішнього середовища на результати фінансової діяльності транспортних підприємств.

В результаті вивчення теоретичних аспектів управління фінансовою діяльністю транспортних підприємств відмічено, що чітко сформовані завдання та шляхи їх виконання, дозволять підвищити ефективність не лише формування і використання фінансових ресурсів, а забезпечать оптимальну структуру капіталу, ринкову стабільність, ділову активність і сприятимуть високим показникам у сфері операційної та інвестиційної діяльності. Загалом, раціональна та ефективна фінансова діяльність є підґрунтям операційної та інвестиційної діяльності, а також запорукою економічного зростання бізнесу.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТЗОВ «ТРАНС-ІМПЕРІЯ»

2.1 Гіпотези дослідження фінансової діяльності транспортного підприємства та методика доведення їх достовірності

Для того щоб визначити напрями управління фінансовою діяльністю підприємства, необхідно комплексно дослідити усі показники, які її характеризують. Загалом, для детального аналітичного дослідження фінансової діяльності, сформовано гіпотези, які дозволяють виявляти зв'язок між результатами фінансової діяльності та різними фінансовими показниками, які відображають внутрішнє середовище транспортного підприємства. Сформовані гіпотези, мають наступний зміст:

1) гіпотеза №1 – результати фінансової діяльності транспортного підприємства впливають на рівень його ліквідності та платоспроможності;

2) гіпотеза №2 – оборотність фінансових ресурсів, вкладених в активи впливає на рівень ефективності фінансової діяльності транспортного підприємства;

3) гіпотеза №3 – обсяг власного оборотного капіталу транспортного підприємства залежить від ефективності формування та використання фінансових ресурсів.

Для доведення достовірності сформованих гіпотез необхідно обчислити низку показників, результати яких дозволять практично довести твердження покладені в основу гіпотез. Для доведення достовірності гіпотези №1 необхідно обчислити показники, які показують результати фінансової діяльності, а саме показники фінансової стійкості, які дозволяють оцінити структуру джерел фінансування транспортного підприємства. Для оцінки рівня фінансової стійкості необхідно обчислити наступні показники:

- коефіцієнт фінансової незалежності (власний капітал поділити на валюту балансу);

- коефіцієнт фінансової залежності (позиковий капітал поділити на валюту балансу);
- коефіцієнт фінансового ризику (позиковий капітал поділити на власний капітал);
- коефіцієнт фінансової стабільності (власний капітал поділити на позиковий капітал);
- коефіцієнт довгострокового залучення позикового капіталу (довгострокові зобов'язання та забезпечення поділити на суму власного капіталу та довгострокових зобов'язань та забезпечень);
- коефіцієнт маневреності власного капіталу (власний оборотний капітал поділити на власний капітал);
- коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу (запаси поділити на власний оборотний капітал);
- коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами [19, с. 101-104; 21, с. 119].

Для того, що довести справедливість гіпотези №1 також необхідно обчислити показники ліквідності та платоспроможності, які відображають частку покриття поточних боргів різними групами активів. До основних коефіцієнтів ліквідності та платоспроможності необхідно віднести: коефіцієнт абсолютно ліквідності (абсолютно ліквідні активи поділити на поточні пасиви); коефіцієнт швидкої ліквідності (сума абсолютно ліквідних та швидколіквідних активів поділити на поточні пасиви); коефіцієнт повільної ліквідності (поточні активи поділити на поточні пасиви); коефіцієнт загальної ліквідності (усі активи підприємства поділити на поточні пасиви) [19, с. 86-87].

Сутність гіпотези №1 на теоретичному рівні можна визначати наступним чином: чим більше в джерелах фінансування активів є власних коштів, тим кращими є результати фінансової діяльності і тим меншою буде потреба у поточних зобов'язаннях для покриття потреби в оборотних засобах. Згідно до цього, зі збільшенням коефіцієнта фінансової незалежності, який показує частку власних коштів в джерелах фінансування відбувається зростання частки поточних

пасивів, що покриваються активами.

Для доведення достовірності гіпотези №2 необхідно обчислити показники оборотності фінансових ресурсів, які вкладені в активи та показники ефективності фінансової діяльності підприємства. Методичні підходи до обчислення показників оборотності фінансових ресурсів, які вкладені в активи подано у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1 – Методичні підходи до розрахунку показників оборотності фінансових ресурсів, вкладених в активи*

| Показник | Методика обчислення |
|--|---|
| Оборотність оборотних засобів | Чистий дохід від реалізації продукції поділити на середньорічний обсяг оборотних активів |
| Тривалість одного обороту оборотних засобів, днів | 360 поділити на оборотність оборотних засобів |
| Оборотність запасів | Собівартість реалізованої продукції поділити на середньорічний обсяг запасів |
| Тривалість одного обороту запасів, днів | 360 поділити на оборотність запасів |
| Оборотність дебіторської заборгованості | Чистий дохід від реалізації продукції поділити на середньорічний обсяг дебіторської заборгованості за товари, роботи та послуги |
| Тривалість одного обороту дебіторської заборгованості, днів | 360 поділити на оборотність дебіторської заборгованості |
| Оборотність кредиторської заборгованості | Собівартість реалізованої продукції поділити на середньорічний обсяг кредиторської заборгованості за товари, роботи та послуги |
| Тривалість одного обороту кредиторської заборгованості, днів | 360 поділити на оборотність кредиторської заборгованості |
| Оборотність власного капіталу | Чистий дохід від реалізації продукції поділити на середньорічний розмір власного капіталу |
| Тривалість одного обороту власного капіталу, днів | 360 поділити на оборотність власного капіталу |
| Оборотність основних засобів | Чистий дохід від реалізації продукції поділити на середньорічну залишкову вартість основних засобів |
| Тривалість одного обороту основних засобів, днів | 360 поділити на оборотність основних засобів |

*Складено автором за джерелами [19, с. 70; 22, с. 38-39]

Основними показниками ефективності фінансової діяльності є показники рентабельності:

- рентабельність власного капіталу (чистий прибуток поділити на середньорічний обсяг власного капіталу і помножити на 100%);
- рентабельність позикового капіталу (чистий прибуток поділити на середньорічний обсяг позикового капіталу і помножити на 100%),
- рентабельність фінансового капіталу (чистий прибуток поділити на середньорічний розмір фінансового капіталу і помножити на 100%);

- рентабельність необоротних активів (чистий прибуток поділити на середньорічний обсяг необоротних активів і помножити на 100%);
- рентабельність оборотних активів (чистий прибуток поділити на середньорічний обсяг оборотних активів і помножити на 100%) [19, с. 194].

Сутність гіпотези №2 на теоретичному рівні полягає у наступному: чим швидше обертаються фінансові ресурси, тим більшим є дохід від реалізації продукції і тим більшим є прибуток, що відповідно призводить до підвищення ефективності фінансової діяльності.

В контексті доведення достовірності гіпотези №3, необхідно обчислити власний оборотний капітал та виявити його залежність від показників ефективності формування та використання фінансових ресурсів. Власний оборотний капітал визначається як різниця між поточними активами (сума другого та третього розділу активів) і поточними пасивами (сума третього та четвертого розділу пасивів підприємства) [19, с. 98]. До показників ефективності формування і використання фінансових ресурсів належать:

- рівень завантаження фінансових ресурсів (відношення суми грошових надходжень від усіх видів діяльності до суми грошових видатків від усіх видів діяльності);
- рівень окупності фінансових ресурсів (відношення суми грошових надходжень від усіх видів діяльності до суми грошових видатків від усіх видів діяльності);
- дохідність надходжень грошових коштів (відношення чистого грошового потоку за рік до суми грошових надходжень від усіх видів діяльності);
- дохідність видатків грошових коштів (відношення чистого грошового потоку за рік до суми грошових видатків від усіх видів діяльності) [19, с. 135].

Сутність гіпотези №3 на теоретичному рівні полягає у тому, що чим більшими є обсяги грошових надходжень підприємства порівняно із видатками грошових коштів, тим ефективніше відбувається формування і використання фінансових ресурсів і тим більшими є обсяги власних коштів, вкладених в оборотні активи. Такий зв'язок обумовлюється тим, що чим більші грошові

надходження, тим швидше відбувається рух коштів, зменшується розмір дебіторської заборгованості, що в сукупності зменшує потребу у позиковому капіталі для створення оборотних активів.

Підсумовуючи вище зазначене, варто свідчити, що усі розроблені гіпотези мають практичне значення, оскільки дозволяють виявити залежність від факторів чи, навпаки, вплив фінансової діяльності на розвиток транспортного підприємства. З метою доведення достовірності гіпотез визначено методику обчислення низки фінансових показників, результати яких дозволять практично обґрунтувати правильність тверджень, покладених в основу гіпотез.

2.2 Аналіз фінансово-економічних показників розвитку ТзОВ «Транс-Імперія» та суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень в Україні

В контексті дослідження фінансової діяльності транспортних підприємств, нами обрано ТзОВ «Транс-Імперія», основним видом діяльності якого є вантажні автомобільні перевезення. ТзОВ «Транс-Імперія» знаходиться у Волинській області, Луцькому районі, с. Липини, вул. Рівненська і працює на ринку транспортних послуг із 17.03.2024 р. Основний КВЕД діяльності підприємства 49.41 «Вантажний автомобільний транспорт». Статутний капітал ТзОВ «Транс-Імперія» був 7622 тис. грн., а у 2024 році розмір статутного капіталу знизився і становить 2876 тис. грн. Середньорічна чисельність працюючих на ТзОВ «Транс-Імперія» становила 51 особа у 2019 році, 55 осіб у 2020 році, 139 осіб у 2021 році, 87 осіб у 2022 році та 90 осіб у 2023 році. Підприємство перебуває на загальній системі оподаткування і є платником податку на додану вартість.

Результати аналізу фінансово-економічних показників діяльності ТзОВ «Транс-Імперія» відображено у таблиці 2.2.

Як свідчать дані табл. 2.2 чистий дохід від реалізації продукції зростав в динаміці, що дозволяє свідчити про зростання товарообороту на підприємстві. Збільшення чистого доходу від реалізації продукції відбулось на 0,21% у 2020

році, на 30,82% у 2021 році, на 84,74% у 2022 році та на 21,48% у 2023 році. Щодо чистого прибутку, то варто відмітити, що у 2021 році він знизився на 2,15% за рахунок збільшення витрат з податку на прибуток. У 2020 році чистий прибуток зріс на 6,16%, у 2022 році – на 110,07%, а у 2023 році – на 56,07%.

Таблиця 2.2 – Аналіз фінансово-економічних показників діяльності ТзОВ «Транс-Імперія»

| Показник | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік | Абсолютне відхилення, +/- | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | 2020/2019 | 2021/2020 | 2022/2021 | 2023/2022 |
| Чистий дохід від реалізації продукції, тис. грн | 56017 | 56134 | 73433 | 135660 | 164804 | 117 | 17299 | 62227 | 29144 |
| Чистий прибуток, тис. грн | 2582 | 2741 | 2682 | 5634 | 8793 | 159 | -59 | 2952 | 3159 |
| Необоротні активи, тис. грн | 2021 | 4373 | 7905 | 33479 | 30115 | 2352 | 3532 | 25574 | -3364 |
| Оборотні активи, тис. грн | 20230 | 28197 | 35374 | 33115 | 32182 | 7967 | 7177 | -2259 | -933 |
| Власний капітал, тис. грн | 16602 | 19743 | 22425 | 28059 | 36852 | 3141 | 2682 | 5634 | 8793 |
| Позиковий капітал, тис. грн | 5649 | 12827 | 20854 | 38535 | 25445 | 7178 | 8027 | 17681 | -13090 |
| Дебіторська заборгованість, тис. грн | 12327 | 17754 | 14590 | 23473 | 20388 | 5427 | -3164 | 8883 | -3085 |
| Рентабельність підприємства, % | 12,3 | 10,0 | 7,1 | 10,3 | 13,6 | -2,3 | -2,9 | 3,2 | 3,4 |
| Рентабельність продукції, % | 8,9 | 9,3 | 8,8 | 5,5 | 6,6 | 0,3 | -0,4 | -3,3 | 1,1 |
| Фондовіддача, грн/грн | 31,0 | 18,8 | 12,4 | 7,6 | 5,7 | -12,2 | -6,4 | -4,8 | -1,9 |
| Фондоозброєність, тис. грн/ особу | 35,5 | 54,4 | 42,6 | 204,2 | 321,0 | 18,9 | -11,7 | 161,6 | 116,7 |
| Коефіцієнт фінансової незалежності | 0,746 | 0,606 | 0,518 | 0,421 | 0,592 | -0,140 | -0,088 | -0,097 | 0,170 |
| Коефіцієнт повільної ліквідності | 3,581 | 2,198 | 2,129 | 1,018 | 1,742 | -1,383 | -0,069 | -1,111 | 0,724 |
| Коефіцієнт оборотності оборотних засобів | 2,934 | 2,318 | 2,310 | 3,962 | 5,048 | -0,616 | -0,008 | 1,651 | 1,086 |

Результати аналізу власного та позикового капіталу свідчать, що лише у 2022 році позиковий капітал перевищував власний капітал і була порушена фінансова рівновага на підприємстві. У 2022 році власний капітал складав 42,1% джерел фінансування підприємства. У 2019 році власний капітал складав 74,6% джерел фінансування підприємства. У 2020 році частка власного капіталу в джерелах фінансування знизилась і він складав 60,6% джерел фінансування

підприємства. У 2021 році частка власних коштів в джерелах фінансування також знизилась і становила 51,8%. У 2023 році відбулось збільшення власного капіталу на 8793 тис. грн та зменшення позикового капіталу на 13090 тис. грн, що відповідно призвело до підвищення рівня фінансової стійкості підприємства та збільшення власних коштів в джерелах фінансування бізнесу.

Щодо дебіторської заборгованості, яка є наявною на підприємстві, то основну її частку займає дебіторська заборгованість за товари, роботи та послуги. Розмір поточної дебіторської заборгованості у 2020 році зріс на 5427 тис. грн, у 2021 році – зменшився на 3164 тис. грн, у 2022 році – зріс на 8883 тис. грн, а у 2023 році – знизився на 3085 тис. грн.

Рентабельність підприємства знижувалась у 2020 та 2021 роках, що обумовлено зростанням вартості оборотних і необоротних активів, а у 2021 році – зменшенням чистого прибутку. У 2022 та 2023 роках рентабельність підприємства зросла, що пов'язано зі збільшенням розміру чистого прибутку. У 2019 році на 1 грн вартості майна отримано 12,3 коп. чистого прибутку, у 2020 році – 10 коп. чистого прибутку, у 2021 році – 7,1 коп. чистого прибутку, у 2022 році – 10,3 коп. чистого прибутку, а у 2023 році – 13,6 коп.

Рентабельність продукції в середньому за 5 років складає 7,8%, що свідчить про досить низьку ефективність операційної діяльності ТзОВ «Транс-Імперія». Рентабельність продукції показує, що у 2023 році на кожну гривню собівартості реалізованої продукції отримувалось 6,6 коп. валового прибутку. Найвищий рівень рентабельності продукції припадав на 2020 рік, а саме 9,3%.

Фондовіддача показує, що основні засоби ефективно використовуються в діяльності підприємства, зокрема у 2019 році на 1 грн середньорічної залишкової вартості основних засобів припадало 31,0 грн чистої виручки від реалізації продукції. У 2020 році на 1 грн залишкової вартості основних засобів припадало 18,8 грн чистого доходу від реалізації продукції. У 2021 році фондовіддача знизилась за рахунок зростання середньорічної залишкової вартості основних засобів і склала 12,4 грн/грн. У 2022 році фондовіддача знизилась і показує, що на 1 грн середньорічної залишкової вартості основних засобів припадало 7,6 грн

чистого доходу від надання транспортних послуг. У 2023 році відбулось збільшення середньорічної залишкової вартості основних засобів, що вплинуло на зниження фондовіддачі, яка показує, що на 1 грн середньорічної вартості основних засобів припадало 5,7 грн чистого доходу від реалізації продукції.

Зважаючи на зміну чисельності працюючих на підприємстві та середньорічної залишкової вартості основних засобів, в динаміці відбулась зміна фондоозброєності. У 2019 році на 1 працюючого на підприємстві припадало 35,5 тис. грн вартості основних засобів, у 2020 році – 54,4 тис. грн вартості основних засобів, у 2021 році – 42,6 тис. грн вартості основних засобів, у 2022 році – 204,2 тис. грн вартості основних засобів, у 2023 році – 321 тис. грн вартості основних засобів.

Результати обчислення коефіцієнта повільної ліквідності свідчать, що поточні активи перевищували поточні пасиви у 2019-2023 роках, що відзначає наявність власних коштів в обороті. Коефіцієнт повільної ліквідності знижувався у 2019-2022 роках, однак у 2023 році коефіцієнт повільної ліквідності зріс і показує, що поточні активи перевищували поточні пасиви в 1,742 разів. Зниження коефіцієнта повільної ліквідності пов'язано зі збільшенням поточних зобов'язань на підприємстві, а у 2023 році поточні зобов'язання та забезпечення знизились, що призвело до підвищення рівня ліквідності та платоспроможності ТзОВ «Транс-Імперія».

Коефіцієнт оборотності оборотних засобів свідчить, що обігові кошти швидко обертаються в діяльності підприємства. У 2019 році оборотні засоби здійснили 2,934 обороти у чистій виручці від реалізації продукції, у 2020 році – 2,318 оборотів, у 2021 році – 2,310 оборотів, у 2022 році – 3,962 обороти, а у 2023 році – 5,048 оборотів. Підвищення оборотності оборотних активів у 2022 та 2023 роках є результатом зростання чистого доходу від реалізації продукції.

Загалом, варто свідчити, що ТзОВ «Транс-Імперія» є прибутковим підприємством, яке націлене на збільшення товарообороту, розширення географії надання транспортних послуг, що позитивно відзначається на рівні його фінансової стійкості, платоспроможності та ділової активності.

Зважаючи, що ТзОВ «Транс-Імперія» є транспортним підприємством і основним видом його діяльності є вантажні автомобільні перевезення, здійснено аналіз розвитку суб'єктів господарювання, які працюють у даній сфері в цілому по Україні. У таблиці 2.3 відображено основні економічні показники розвитку суб'єктів сфери вантажних автомобільних перевезень в Україні.

Таблиця 2.3 – Динаміка показників розвитку суб'єктів господарювання в Україні, які працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень*

| Показник | 2018 рік | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Кількість діючих суб'єктів, одиниць | 51323 | 55433 | 56945 | 56244 | 53656 | 62399 |
| Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання в даній сфері, осіб | 159011 | 176061 | 180447 | 184293 | 171084 | 187658 |
| Кількість найманих працівників у суб'єктів господарювання у даній сфері, осіб | 113043 | 124841 | 129798 | 134085 | 122576 | 130803 |
| Обсяг реалізованої продукції у суб'єктів господарювання у даній сфері, млн. грн | 103518,3 | 119900,5 | 127383,0 | 161687,1 | 129470,9 | 159245,1 |
| Обсяг виробленої продукції суб'єктами господарювання в даній сфері, млн. грн | 97435,5 | 114296,2 | 119290,1 | 152605,4 | 125159,7 | 152714,9 |
| Витрати на персонал у суб'єктів господарювання, млн. грн | 7240,8 | 9309,2 | 10710,2 | 12426,8 | 11246,0 | 13868,8 |

*Складено автором за джерелом [23]

Згідно до даних табл. 2.3 можна свідчити, що усі показники розвитку суб'єктів господарювання в Україні в сфері автомобільних вантажних перевезень знизились у 2022 році, що обумовлено воєнним станом в країні. Зокрема, у 2022 році відбулось зменшення кількості суб'єктів в сфері вантажного автомобільного транспорту на 4,6%. Разом з тим, кількість діючих суб'єктів в сфері вантажних автомобільних перевезень знижувалась у 2021 році на 1,2%, що пов'язано із

коронавірусною інфекцією та з обмеженнями в сфері експортно-імпорتنих операцій.

Щодо кількості зайнятих та найманих працівників, то їх кількість у суб'єктів господарювання в сфері автомобільних вантажних перевезень в Україні знизилась у 2022 році. Зокрема, кількість зайнятих працівників знизилась у 2022 році на 7,2%, а кількість найманих працівників знизилась на 8,6%. Про те, як свідчать дані у 2023 році кількість зайнятих працівників у сфері вантажних автомобільних перевезень зросла на 9,7%, а саме через збільшення фізичних осіб підприємців у даному напрямку діяльності. Кількість найманих працівників у суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень зросла у 2023 році на 6,7%.

Обсяги виробництва та реалізації продукції у суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень зростали починаючи із 2018 року до 2022 року. У 2022 році обсяги виробництва та реалізації у сфері вантажних автомобільних перевезень знизились, відповідно на 18% та 19,9%. У 2023 році відбуло зростання обсягів виробництва та реалізації у сфері вантажних автомобільних перевезень. Обсяги виробництва продукції в сфері вантажних транспортних перевезень зросли у 2023 році на 22%, а обсяги реалізації продукції у даній сфері зросли на 23%. Найбільша частку обсягу виробленої продукції в сфері вантажних автомобільних перевезень належала м. Київ та Львівській області.

На рисунку 2.1 відображено питому вагу кількості суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень в регіональному розрізі. Згідно до рис. 2.1 можна свідчити, що у 2022 році найбільша кількість діючих суб'єктів господарювання в сфері вантажного автомобільного транспорту припадала на Львівську, Дніпропетровську, Київську, Одеську та Вінницьку області. Згідно до даних, варто свідчити, що найменша кількість суб'єктів в сфері вантажних автомобільних перевезень припадає на Херсонську та Луганську області, однак зважаючи що території даних регіонів перебувають в окупації, а також на їх території ведуться бої, інформація є не зовсім достовірною.

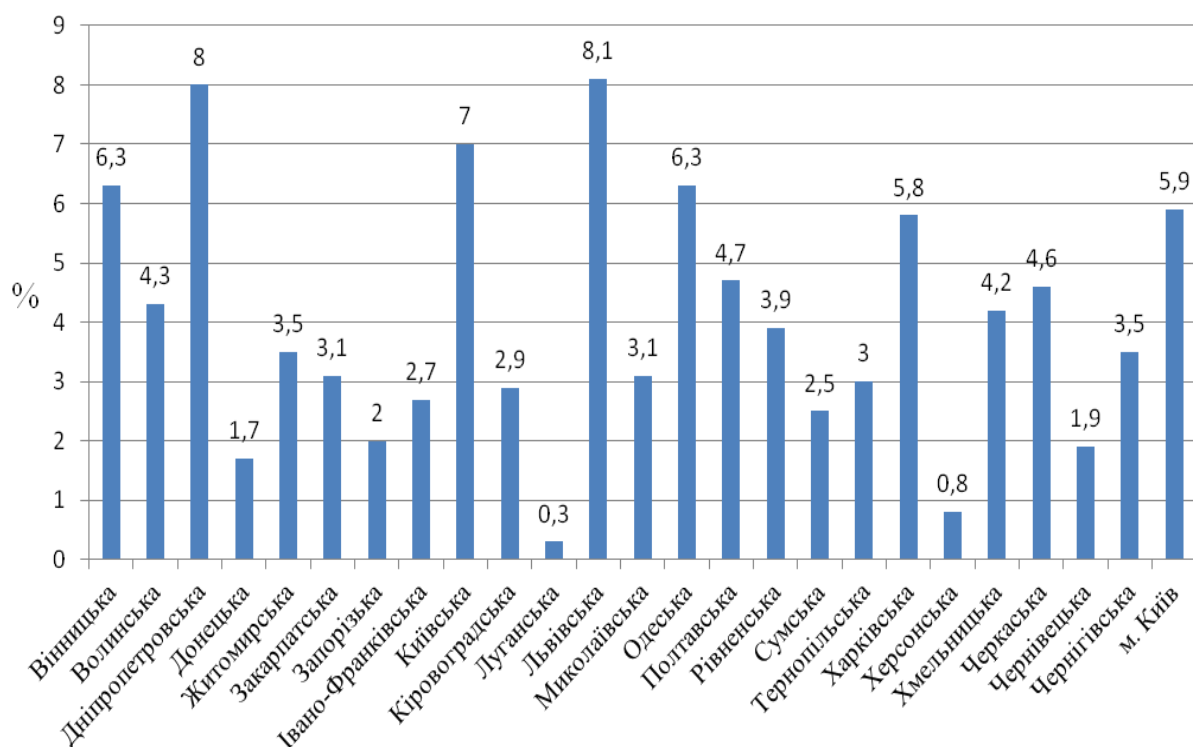


Рисунок 2.1 – Питома вага кількості суб'єктів господарювання в сфері вантажного автомобільного транспорту в регіонах в загальній кількості суб'єктів господарювання у даній сфері в Україні у 2022 році, %*

*Розроблено за джерелом [23]

Для порівняння даних щодо кількості суб'єктів в сфері вантажних автомобільних перевезень у період довоєнного часу, то на рисунку 2.2 подано питому вагу кожного регіону у загальному обсязі кількості суб'єктів в сфері вантажного автомобільного транспорту у 2021 році. Згідно до даних рис. 2.2 можна свідчити, що лідером за кількістю суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень була Дніпропетровська область (8%), а аутсайдером була Луганська область (1,3%). Основними чинниками впливу на наявність суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень в регіонах України були: географічне розташування, прикордонне розміщення, наявність виробничих підприємств, експортний потенціал, наявність імпорто-залежних виробництв, розвиток промислових об'єктів.

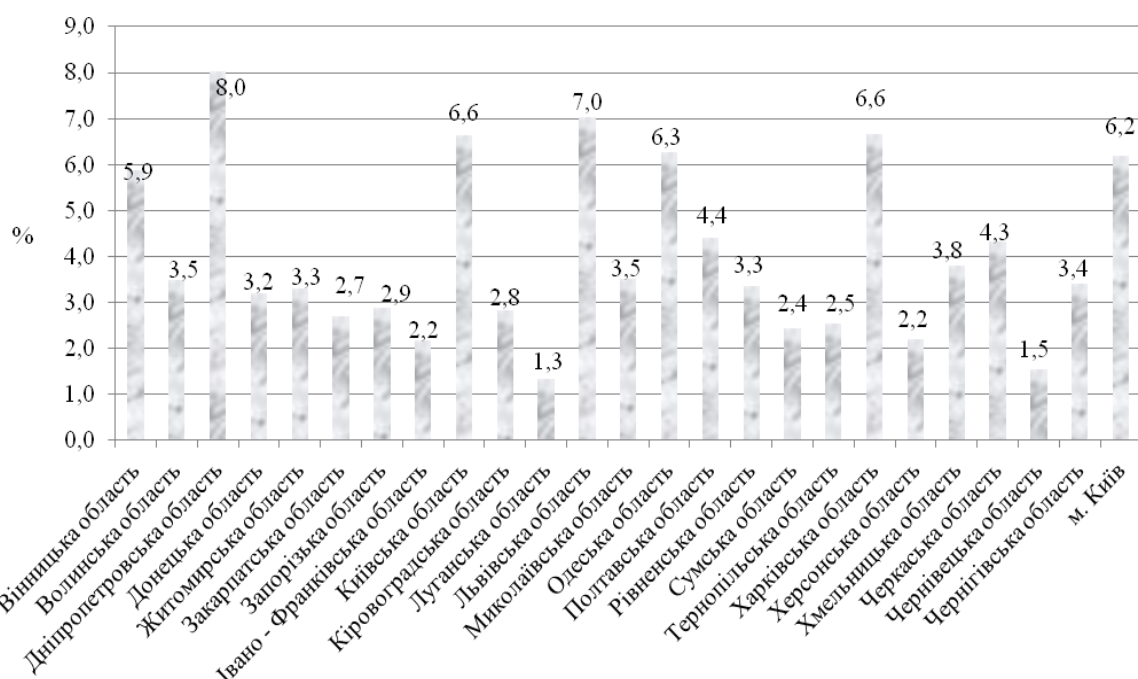


Рисунок 2.2 – Питома вага кількості суб'єктів господарювання в сфері вантажного автомобільного транспорту в регіонах в загальній кількості суб'єктів господарювання у даній сфері в Україні у 2021 році, %*

*Розроблено за джерелом [23]

Аналіз прибутковості підприємств, які працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень в Україні подано у таблиці 2.4.

Таблиця 2.4 – Аналіз прибутковості підприємств в Україні, які працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень*

| Показник | 2018 рік | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | Абсолютне відхилення, +/- | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | 2019/2018 | 2020/2019 | 2021/2020 | 2022/2021 |
| Фінансовий результат до оподаткування, млн. грн | 1300,6 | 2216,6 | 1964,5 | 2802,9 | 4370,3 | 916 | -252,1 | 838,4 | 1567,4 |
| Чистий прибуток, млн. грн | 942,3 | 1755,3 | 1431,3 | 2166,9 | 3429,9 | 813 | -324 | 735,6 | 1263 |
| Рентабельність операційної діяльності, % | 3,3 | 2,7 | 3,4 | 3,3 | 5,1 | -0,6 | 0,7 | -0,1 | 1,8 |
| Рентабельність усієї діяльності, % | 1,4 | 2,2 | 1,6 | 2 | 2,9 | 0,8 | -0,6 | 0,4 | 0,9 |

*Складено за джерелом [23]

Дані табл. 2.4 свідчать, що фінансовий результат до оподаткування

підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень в цілому по Україні зріс у 2019 році на 916 тис. грн, у 2020 році – знизився на 252,1 тис. грн, у 2021 році – 838,4 тис. грн, а у 2022 році – 1567,4 тис. грн. У 2018 році 80,2% усіх підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень отримали прибуток до оподаткування, а 19,8% підприємств отримали збиток до оподаткування. У 2019 році 80,5% усіх підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень отримали прибуток до оподаткування, а 19,5% підприємств у даній сфері отримали збиток до оподаткування. У 2020 році співвідношення між кількістю підприємств, що отримали прибуток і збиток в сфері вантажних автомобільних перевезень становить 79,2% та 20,8%. У 2021 році 78,9% підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень отримали прибуток до оподаткування, а 21,1% від усіх підприємств, що працюють за даним напрямом отримали збиток до оподаткування. У 2022 році 75,7% усіх підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень отримали прибуток до оподаткування, а 24,3% усіх підприємств у даному напрямку отримали збиток до оподаткування.

Щодо чистого прибутку, отриманого підприємствами в сфері вантажних автомобільних перевезень, то його обсяг знижувався лише у 2020 році на 324 тис. грн, що обумовлено поширенням коронавірусної інфекції, яка на певний період часу ізолювала економіки європейських країн, що відповідно зменшило поставки продукції в країну і з країн, та зумовило зниження прибутковості транспортних підприємств.

Рентабельність операційної діяльності підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень є досить низькою. Зокрема, у 2018 році на 1 грн витрат операційної діяльності було отримано 3,3 коп. прибутку від операційної діяльності. У 2019 році на 1 грн витрат операційної діяльності було отримано 2,7 коп. прибутку від операційної діяльності, у 2020 році – 3,4 коп. прибутку від операційної діяльності, у 2021 році – 3,3 коп. прибутку від операційної діяльності, а у 2022 році – 5,1 коп. прибутку від операційної діяльності.

Рентабельність усієї діяльності підприємств, які займаються вантажними автомобільними перевезеннями в середньому за 2018-2022 роки становила 2,02%,

тобто на кожну гривню реалізованої продукції в середньому отримувалось 2 коп. чистого прибутку.

В контексті дослідження фінансових результатів діяльності підприємств, визначено частку кожного регіону у формуванні прибутку до оподаткування в сфері вантажних автомобільних перевезень.

Структура прибутку до оподаткування підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень в розрізі регіонів України відображена на рисунку 2.3.

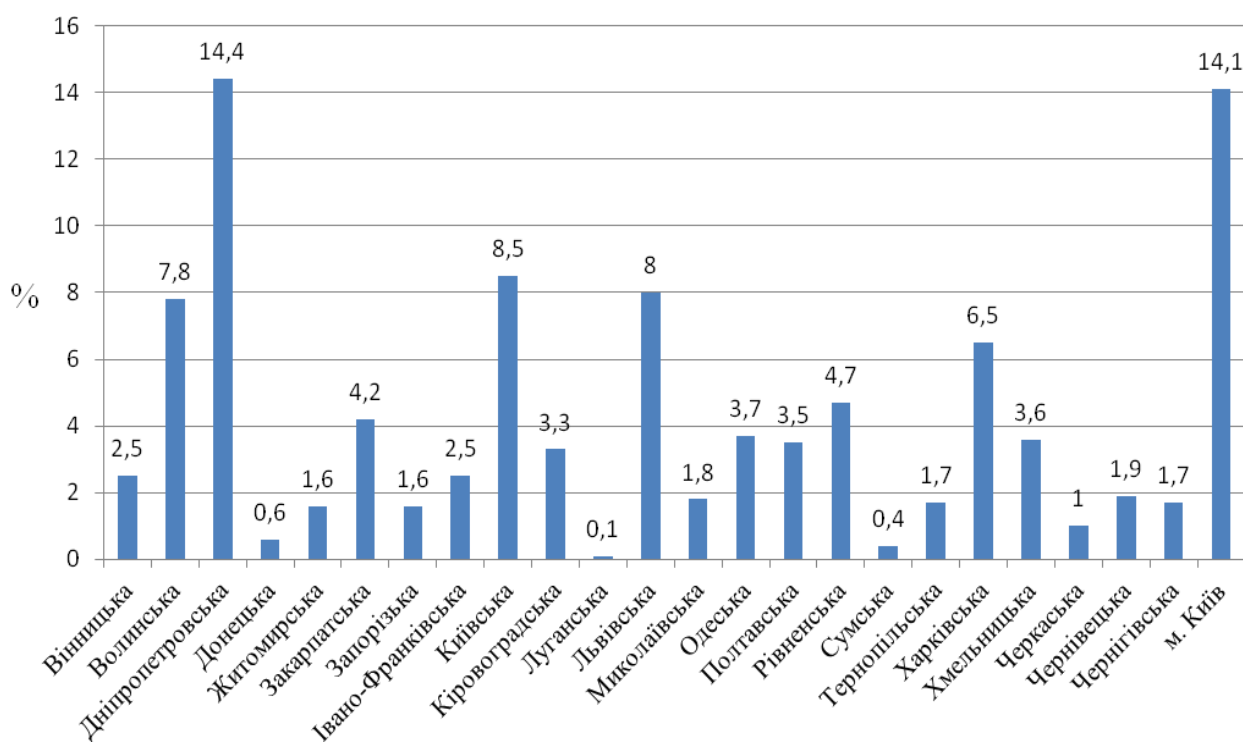


Рисунок 2.3 – Питома вага прибутку до оподаткування підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень в регіонах України в загальному обсязі прибутку до оподаткування в даній сфері в цілому по Україні у 2022 році, %*

*Розроблено за джерелом [23]

Як свідчать дані рис. 2.3 Дніпропетровська область була лідером у 2022 році за обсягами прибутку до оподаткування підприємств, які займаються вантажним автомобільним транспортом. Повністю відсутні є дані, щодо Херсонської області у 2022 році, що пов'язано із окупацією частини території регіону. Найменша частка прибутку до оподаткування підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень припадала на Луганську, Сумську та Донецьку області.

Загалом, до регіонів у яких частка прибутку до оподаткування підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень перевищувала середнє по Україні значення (4,15%), належали: Волинська, Дніпропетровська, Закарпатська, Київська, Львівська, Рівненська, Харківська області та м. Київ.

Зважаючи, що ТзОВ «Транс-Імперія» знаходиться у Волинській області, нами досліджено основні економічні показники розвитку суб'єктів господарювання, які працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень в регіоні. Аналіз показників розвитку суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень у Волинській області подано у таблиці 2.5.

Таблиця 2.5 – Аналіз розвитку суб'єктів господарювання, які працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень у Волинській області*

| Показник | 2018 рік | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | Абсолютне відхилення, +/- | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | 2019/2018 | 2020/2019 | 2021/2020 | 2022/2021 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Кількість діючих суб'єктів, одиниць | 1703 | 1844 | 1974 | 1964 | 2319 | 141 | 130 | -10 | 355 |
| Кількість зайнятих працівників у суб'єктах господарювання в даній сфері, осіб | 7257 | 7823 | 8450 | 8803 | 10354 | 566 | 627 | 353 | 1551 |
| Кількість найманих працівників у суб'єктах господарювання у даній сфері, осіб | 5715 | 6129 | 6708 | 7074 | 8278 | 414 | 579 | 366 | 1204 |
| Обсяг реалізованої продукції підприємствами у даній сфері, млн. грн | 2170,1 | 2498,4 | 2990,3 | 4235,7 | 6816,2 | 328,3 | 491,9 | 1245,4 | 2580,5 |
| Обсяг виробленої продукції суб'єктами господарювання в даній сфері, млн. грн | 2316,7 | 6895,5 | 2792,5 | 8163,2 | 1361,5 | 4578,8 | -4103 | 5370,7 | -6801,7 |
| Частка регіону у загальному обсязі виробленої продукції суб'єктами господарювання в сфері вантажного автомобільного транспорту в Україні, % | 2,38 | 6,03 | 2,34 | 5,35 | 1,09 | 3,66 | -3,69 | 3,01 | -4,26 |

Продовження таблиці 2.5

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|
| Прибуток до оподаткування підприємств, млн. грн | 141,7 | 139,7 | 180,5 | 237,5 | 532,6 | -2 | 40,8 | 57 | 295,1 |
| Частка регіону у загальному обсязі реалізованої продукції підприємствами в сфері вантажного автомобільного транспорту в Україні, % | 2,10 | 2,08 | 2,35 | 2,62 | 5,26 | -0,01 | 0,26 | 0,27 | 2,64 |
| Частка регіону у загальному обсязі найманих працівників суб'єктами господарювання в сфері вантажного автомобільного транспорту в Україні, % | 5,06 | 4,91 | 5,17 | 5,28 | 6,75 | -0,15 | 0,26 | 0,11 | 1,48 |

*Розраховано за джерелами [23-24]

Як свідчать дані табл. 2.5 кількість діючих суб'єктів господарювання в сфері вантажних транспортних перевезень на Волині зростала у 2019 році на 141 одиницю, у 2020 році – на 130 одиниць. У 2021 році відбулась ліквідація окремих суб'єктів господарювання в сфері вантажних транспортних перевезень, що призвело до зниження їх кількості в регіоні на 10 одиниць. В середньому за 2018-2022 роки частка кількості суб'єктів господарювання у сфері вантажних автомобільних перевезень у Волинській області в загальній кількості суб'єктів даного напрямку в цілому в Україні становила 3,59%.

Кількість найманих та зайнятих працівників в сфері вантажних автомобільних перевезень у Волинській області зростала в динаміці. Зокрема, у 2022 році кількість найманих працівників зросла на 1204 осіб, а зайнятих осіб зросла на 1551 осіб. Загалом, частка зайнятих в регіоні в сфері вантажних автомобільних перевезень у загальній кількості зайнятих у цій сфері в Україні становила 5,06% у 2018 році, 4,91% у 2019 році, 5,17% у 2020 році, 5,28% у 2021 році. Обсяг виробленої продукції суб'єктами господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень у Волинській області зростав у 2019 році на 197,6% по

відношенню до 2018 року. У 2020 році обсяг виробленої продукції знизився на 59,5%, у 2021 році зріс на 192,3%, а у 2022 році зменшився на 83,3%. В середньому за 5 років частка обсягу виробленої продукції суб'єктами господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень становила у загальному обсязі виробленої продукції даними суб'єктами в цілому по країні 3,44%.

Щодо обсягу реалізованої продукції підприємствами, які займаються вантажними автомобільними перевезеннями у Волинській області, то даний показник зростає в динаміці, що обумовлено підвищенням цін на транспортні послуги. Обсяг реалізації продукції підприємствами в сфері вантажних автомобільних перевезень у 2019 році зріс на 15,1%, у 2020 році – на 19,7%, у 2021 році – на 41,6%, а у 2022 році – на 60,9%. У 2022 році суттєво зросла частка обсягу реалізованої продукції підприємствами сфери вантажних автомобільних перевезень у загальному показнику в цілому по Україні і становила 5,26%. В середньому за 2018-2022 роки частка обсягу реалізованої продукції підприємствами сфери вантажних автомобільних перевезень в загальному обсязі реалізованої продукції усіма підприємства даної сфери в країні складала 2,88%.

Прибуток до оподаткування підприємств в сфері вантажних автомобільних перевезень на Волині знизився у 2019 році на 1,4%, у 2020 році зріс на 29,2%, у 2021 зріс на 31,6%, а у 2022 році зріс на 124,3%. Загалом, варто свідчити, що діяльність суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень у Волинській області у 2022 році покращилась, незважаючи на умови, обумовлені воєнним станом в країні, що пов'язано із активізацією перевезень вантажів та переміщенням частини бізнесу у даній сфері із регіонів, які попали в окупацію, або на території яких ведуться бої.

Підсумовуючи результати аналізу діяльності ТзОВ «Транс-Імперія» та економічного розвитку суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень, варто відмітити, що транспортна галузь активно розвивається в Україні, що переважно обумовлено потребами ринку у перевезенні вантажів в різних галузях як всередині країни так і за її межі.

2.3 Результати доведення достовірності гіпотез в практичній діяльності ТзОВ «Транс-Імперія»

У процесі доведення достовірності сформованих гіпотез, необхідно на початковому етапі провести оцінку показників, які відображають результати фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія». Загалом, основними показниками, які відзначають фінансову діяльність підприємства є обсяг власного та позикового капіталу і їх частка в загальному розмірі фінансового капіталу. Разом з тим, вагомим показником фінансової діяльності підприємства є обсяг власного оборотного капіталу, то це обсяг тих власних коштів, які перебувають в обороті. Динаміка обсягу власного оборотного капіталу ТзОВ «Транс-Імперія» подана на рисунку 2.4.

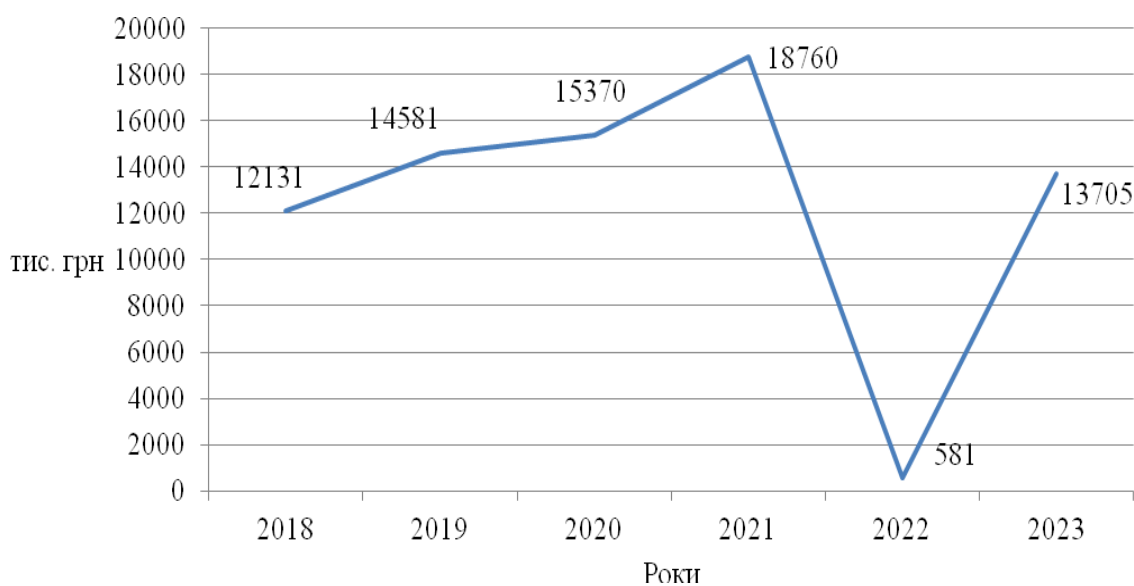


Рисунок 2.4 – Динаміка власного оборотного капіталу ТзОВ «Транс-Імперія»

Згідно до рис. 2.4 варто відмітити, що обсяг власного оборотного капіталу зростав в динаміці до 2021 року, а у 2022 році обсяг власного оборотного капіталу суттєво знизився, що обумовлено збільшенням поточного позикового капіталу в джерелах фінансування оборотних активів. У 2022 році власний оборотний капітал зменшився на 96,9% порівняно із 2021 роком. У 2023 році власний

оборотний капітал зріс на 13124 тис. грн, що відбулось в результаті зростання власного капіталу та зменшення позикового капіталу. Збільшення власного капіталу відбулось за рахунок збільшення нерозподіленого прибутку в результаті прибуткової діяльності бізнесу.

Важливими показниками, які характеризують структуру капіталу підприємства та відображають результати його фінансової діяльності є показники фінансової стійкості. Результати обчислення та аналізу показників фінансової стійкості ТЗОВ «Транс-Імперія» подано у таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 – Аналіз показників фінансової стійкості ТЗОВ «Транс-Імперія»

| Показник | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік | Абсолютне відхилення, +/- | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | 2020/2019 | 2021/2020 | 2022/2021 | 2023/2022 |
| Коефіцієнт фінансової незалежності | 0,746 | 0,606 | 0,518 | 0,421 | 0,592 | -0,140 | -0,088 | -0,097 | 0,170 |
| Коефіцієнт фінансової залежності | 0,254 | 0,394 | 0,482 | 0,579 | 0,408 | 0,140 | 0,088 | 0,097 | -0,170 |
| Коефіцієнт фінансового ризику | 0,340 | 0,650 | 0,930 | 1,373 | 0,690 | 0,309 | 0,280 | 0,443 | -0,683 |
| Коефіцієнт фінансової стабільності | 2,939 | 1,539 | 1,075 | 0,728 | 1,448 | -1,400 | -0,464 | -0,347 | 0,720 |
| Коефіцієнт довгострокового залучення позикового капіталу | 0 | 0 | 0,159 | 0,176 | 0,159 | 0,000 | 0,159 | 0,017 | -0,017 |
| Коефіцієнт маневреності власного капіталу | 0,878 | 0,779 | 0,837 | 0,021 | 0,372 | -0,100 | 0,058 | -0,816 | 0,351 |
| Коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу | 0,139 | 0,095 | 0,049 | 1,985 | 0,084 | -0,044 | -0,046 | 1,936 | -1,901 |
| Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами | 0,721 | 0,545 | 0,530 | 0,018 | 0,426 | -0,176 | -0,015 | -0,513 | 0,408 |

Результати обчислення показників фінансової стійкості підприємства свідчать, що ТЗОВ «Транс-Імперія» є фінансово стійким підприємством. Власний капітал складав 74,3% фінансового капіталу підприємства у 2019 році. У 2020 році частка власних коштів в джерелах фінансування знизилась і становила 60,6%. У 2021 році відбулось зростання позикового капіталу в результаті отримання довгострокового кредиту та збільшення кредиторської заборгованості за товари, роботи та послуги, що зумовило зниження частки власних коштів в

джерелах фінансування до 51,8%. У 2022 році ТзОВ «Транс-Імперія» було фінансово нестійким, оскільки власний капітал складав меншу частку у джерелах фінансування, порівняно із позиковим капіталом. Зокрема, у 2022 році власні кошти становили 42,1% у джерелах фінансування активів на підприємстві. У 2023 році частка власних коштів в джерелах фінансування зросла порівняно із 2022 роком і становила 59,2%. Таким чином, варто відмітити, що фінансова стабільність підприємства покращилась.

Коефіцієнт фінансового ризику показує, що у 2019 році на 1 грн власного капіталу припадало 34 коп. позикового капіталу, у 2020 році – 65 коп. позикового капіталу, у 2021 році – 93 коп. позикового капіталу, у 2022 році – 1,373 грн позикового капіталу, а у 2023 році – 69 коп. позикового капіталу.

Коефіцієнт довгострокового залучення позикового капіталу показує, яку частку довгострокових джерел фінансування складають довгострокові зобов'язання та забезпечення. У 2019-2020 роках на підприємстві були відсутніми довгострокові зобов'язання і забезпечення і відповідно коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів дорівнював 0. У 2021 та 2023 роках довгострокові зобов'язання та забезпечення склали 15,9% усіх довгострокових джерел фінансування. У 2022 році довгострокові зобов'язання і забезпечення склали 17,6%.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу показує, що у 2019 році 87,8% власного капіталу спрямовано в оборотні активи. У 2020 році частка власних коштів, що спрямовувались в оборотні активи зменшилась до 77,9%, що обумовлено зростанням поточного позикового капіталу в джерелах фінансування оборотних активів. У 2021 році частка власного капіталу, що спрямований в оборотні активи становила 83,7%. У 2022 році власний оборотний капітал суттєво зменшився, що відповідно вплинуло на його частку у власному капіталі, яка становила 2,1%. У 2023 році в оборотні активи було спрямовано 37,2% власних коштів.

Коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу показує, що запаси підприємства становили 13,9% власного оборотного капіталу у 2019 році, 9,5% - у

2020 році , 4,9% - у 2021 році, 198,5% - у 2022 році та 8,4% - у 2023 році. У 2019-2021 та 2023 роках частина власних коштів перебувала в дебіторській заборгованості, що є негативним явищем з неможливості вчасно повертати власні кошти для реалізації транспортних послуг. У 2022 році запаси значно перевищували власний оборотний капітал, що відповідно свідчить, що запаси також частково були створені за рахунок поточного позикового капіталу.

Коефіцієнт забезпеченості власними коштами показує, що власний капітал найбільшу частку в джерелах формування оборотних активів становив у 2019 році, а саме 72,1%. Найменша частка власних коштів в джерелах формування оборотних активів припадала на 2022 рік (1,8%).

Загалом, варто відмітити, що ТзОВ «Транс-Імперія» є фінансово стабільним підприємством, що є позитивним чинником у забезпеченні ефективності фінансової діяльності та перспектив її покращення.

В контексті доведення достовірності гіпотези №1 варто здійснити оцінку показників ліквідності та платоспроможності. В напрямку оцінки ліквідності і платоспроможності, в першу чергу варто розділити активи і пасиви на певні групи. Розподіл активів відбувається за термінами вилучення з обороту, а розподіл пасивів відбувається за термінами вилучення з обороту. Аналіз розподілу активів і пасивів підприємства подано в таблиці 2.7.

Таблиця 2.7 – Аналіз розподілу активів та пасивів ТзОВ «Транс-Імперія», тис. грн

| Показник | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік | Абсолютне відхилення, +/- | | | |
|---------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | 2020/2019 | 2021/2020 | 2022/2021 | 2023/2022 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Активи | | | | | | | | | |
| Абсолютно ліквідні активи | 739 | 1564 | 6503 | 2887 | 5539 | 825 | 4939 | -3616 | 2652 |
| Швидколіквідні активи | 12327 | 17754 | 14590 | 23473 | 20388 | 5427 | -3164 | 8883 | -3085 |
| Повільноліквідні активи | 7164 | 8879 | 14281 | 6755 | 6255 | 1715 | 5402 | -7526 | -500 |
| Важколіквідні активи | 2021 | 4373 | 7905 | 33479 | 30115 | 2352 | 3532 | 25574 | -3364 |

Продовження таблиці 2.7

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Усього активів | 22251 | 32570 | 43279 | 66594 | 62297 | 10319 | 10709 | 23315 | -4297 |
| Пасиви | | | | | | | | | |
| Найтерміновіші активи | 5336 | 12375 | 15959 | 31700 | 17445 | 7039 | 3584 | 15741 | -14255 |
| Короткострокові активи | 313 | 452 | 655 | 834 | 1032 | 139 | 203 | 179 | 198 |
| Довгострокові пасиви | 0 | 0 | 4240 | 6001 | 6968 | 0 | 4240 | 1761 | 967 |
| Постійні пасиви | 16602 | 19743 | 22425 | 28059 | 36852 | 3141 | 2682 | 5634 | 8793 |
| Усього пасивів | 22251 | 32570 | 43279 | 66594 | 62297 | 10319 | 10709 | 23315 | -4297 |

Згідно до даних табл. 2.7 можна свідчити, що активи підприємства у 2020 році збільшувались за рахунок абсолютно ліквідних, швидколіквідних, повільноліквідних та важколіквідних активів. У 2021 році активи підприємства зросли за рахунок абсолютно ліквідних, повільноліквідних та важколіквідних активів. У 2022 році активи підприємства зросли за рахунок швидколіквідних та важколіквідних активів. У 2023 році активи підприємства зменшились на 4297 тис. грн за рахунок усіх груп активів, окрім абсолютно ліквідних активів.

Пасиви підприємства у 2019 році зростали за рахунок найтерміновіших та постійних пасивів. У 2020-2021 роках пасиви зросли за рахунок усіх груп пасивів. У 2023 році пасиви підприємства знижувались за рахунок найтерміновіших пасивів. Щодо активів підприємства, то найбільшу їх частку у 2019-2021 роках становили швидколіквідні активи, а у 2022-2023 роках – важколіквідні активи. Відносно пасивів, то лише у 2022 році їх найбільшу частку склали найтерміновіші пасиви, а у 2019-2021 та 2023 роках найбільшу їх частку склали постійні пасиви.

Результати обчислення коефіцієнтів ліквідності та платоспроможності подано у таблиці 2.8.

Згідно до коефіцієнтів ліквідності та платоспроможності, варто свідчити, що в середньому за 2019-2023 коефіцієнт абсолютної ліквідності становив 0,207, тобто за рахунок абсолютно ліквідних активів можна було покрити 20,7% поточних боргів. В середньому за 5 років, коефіцієнт швидкої ліквідності показує, що 141,4% поточних боргів можна покрити за рахунок абсолютно та

швидколіквідних активів.

Таблиця 2.8 – Аналіз показників ліквідності та платоспроможності ТзОВ «Транс-Імперія»

| Показник | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік | Абсолютне відхилення, +/- | | | |
|-----------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | 2020/2019 | 2021/2020 | 2022/2021 | 2023/2022 |
| Коефіцієнт абсолютної ліквідності | 0,131 | 0,122 | 0,391 | 0,089 | 0,300 | -0,009 | 0,269 | -0,303 | 0,211 |
| Коефіцієнт швидкої ліквідності | 2,352 | 1,479 | 0,964 | 0,894 | 1,380 | -0,874 | -0,515 | -0,070 | 0,486 |
| Коефіцієнт повільної ліквідності | 3,581 | 2,198 | 2,129 | 1,018 | 1,742 | -1,383 | -0,069 | -1,111 | 0,724 |
| Коефіцієнт загальної ліквідності | 3,939 | 2,539 | 2,605 | 2,047 | 3,372 | -1,400 | 0,066 | -0,558 | 1,325 |

Коефіцієнт повільної ліквідності показує, що в середньому за п'ять років можна було покрити 213,4% поточних зобов'язань за рахунок усіх поточних активів. В середньому за п'ять років усі активи підприємства перевищували поточні борги в 2,9 разів. Загалом, варто відмітити, що коефіцієнти ліквідності у 2023 році відповідали нормативним значенням, що відображає достатній рівень платоспроможності ТзОВ «Транс-Імперія».

В напрямку доведення достовірності гіпотези №1 на рисунку 2.5 подано динаміку коефіцієнта фінансової незалежності та коефіцієнта повільної ліквідності.

Зважаючи, що коефіцієнт фінансової незалежності та коефіцієнт повільної ліквідності змінювались в однаковому напрямку, варто свідчити, що результати фінансової діяльності впливають на здатність підприємства бути ліквідним та платоспроможним. Зокрема, чим вищим був коефіцієнт фінансової незалежності, тобто чим більше власних коштів було в джерелах фінансування підприємства, тим більшу частку поточних боргів можна було покрити за рахунок усіх поточних активів і навпаки. Коефіцієнт фінансової незалежності мав найвище значення у 2019 році, і відповідно у 2019 році було найвище значення коефіцієнта повільної ліквідності. У 2022 році власний капітал складав найменшу частку в джерелах фінансування майна порівняно із іншими роками, що відповідно зумовило найменшу частку покриття поточних боргів поточними активами.

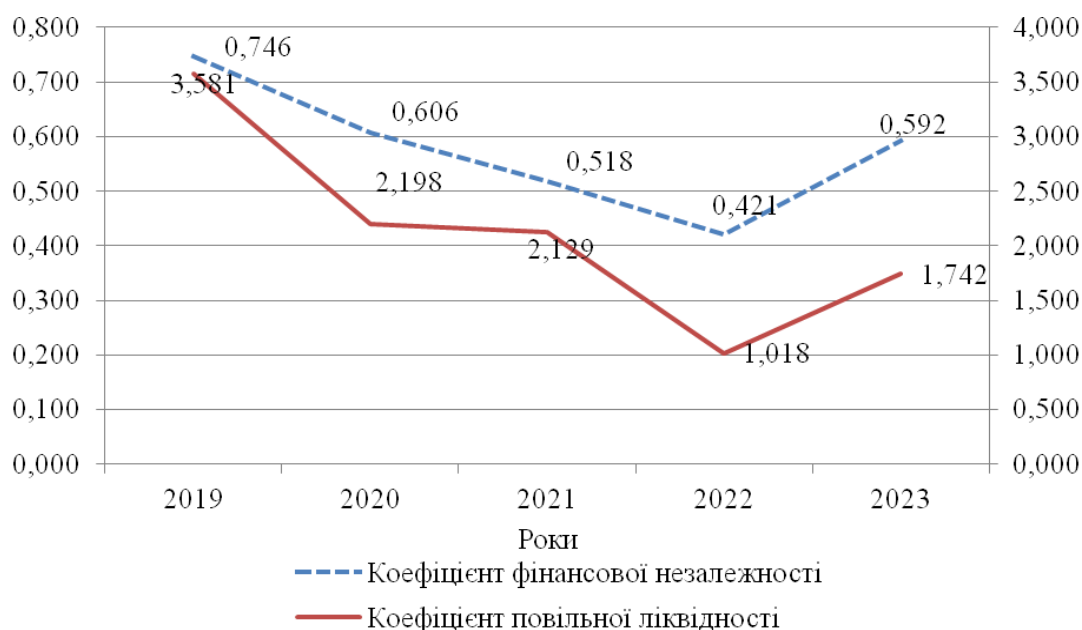


Рисунок 2.5 – Динаміка коефіцієнта фінансової незалежності та коефіцієнта повільної ліквідності ТзОВ «Транс-Імперія»

Для більш детального доведення достовірності гіпотези №1, на рисунку 2.6 подано динаміку інших коефіцієнтів, які відображають результати фінансової діяльності та рівень ліквідності і платоспроможності ТзОВ «Транс-Імперія».

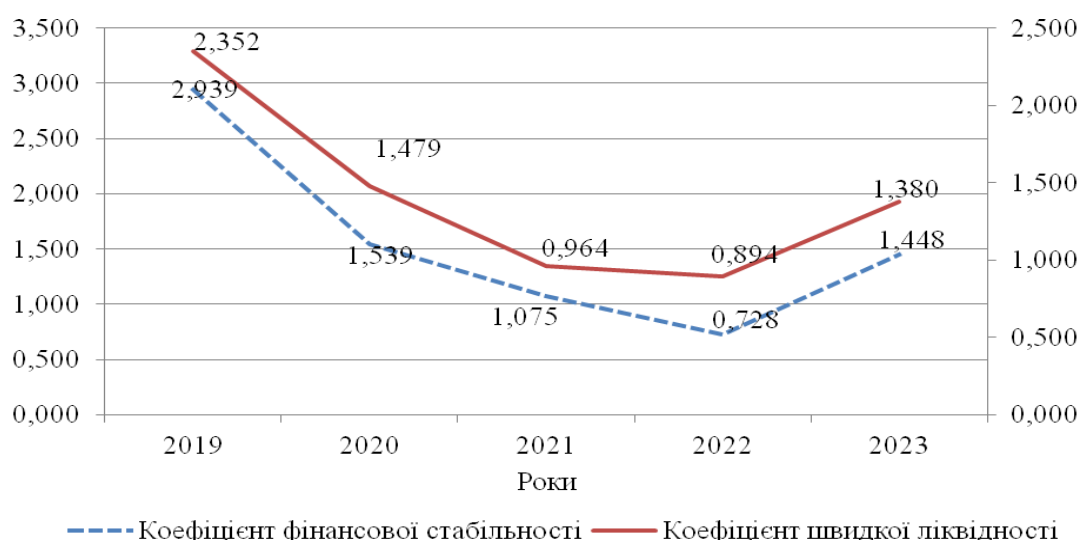


Рисунок 2.6 – Динаміка коефіцієнта фінансової стабільності та коефіцієнта швидкої ліквідності ТзОВ «Транс-Імперія»

Згідно до рис. 2.6 можна відмітити, що в умовах зниження коефіцієнта фінансової стабільності, коефіцієнт швидкої ліквідності також знижувався, і навпаки. Отже, чим більший обсяг власного капіталу припадає на 1 грн позикового капіталу, тим більшу частку поточних боргів можна покрити за рахунок абсолютно ліквідних та швидколіквідних активів, що також доводить достовірність гіпотези №1.

Для доведення достовірності гіпотези №2, варто обчислити низку показників, які характеризують ефективність фінансової діяльності транспортного підприємства та оборотність фінансових ресурсів, вкладених в активи. Результати аналізу показників ефективності фінансової діяльності ТЗОВ «Транс-Імперія» подано у таблиці 2.9.

Таблиця 2.9 – Аналіз показників ефективності фінансової діяльності ТЗОВ «Транс-Імперія»

| Показник | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік | Абсолютне відхилення, +/- | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | 2020/2019 | 2021/2020 | 2022/2021 | 2023/2022 |
| Рентабельність власного капіталу, % | 16,9 | 15,1 | 12,7 | 22,3 | 27,1 | -1,8 | -2,4 | 9,6 | 4,8 |
| Рентабельність позикового капіталу; % | 45,0 | 29,7 | 15,9 | 19,0 | 27,5 | -15,4 | -13,7 | 3,1 | 8,5 |
| Рентабельність фінансового капіталу, % | 12,3 | 10,0 | 7,1 | 10,3 | 13,6 | -2,3 | -2,9 | 3,2 | 3,4 |
| Рентабельність оборотних активів, % | 13,5 | 11,3 | 8,4 | 16,5 | 26,9 | -2,2 | -2,9 | 8,0 | 10,5 |
| Рентабельність необоротних активів, % | 132,1 | 85,7 | 43,7 | 27,2 | 27,7 | -46,3 | -42,0 | -16,5 | 0,4 |

Результати обчислення показників ефективності фінансової діяльності ТЗОВ «Транс-Імперія», свідчать про високу рентабельність власного капіталу. Зокрема, у 2019 році на 1 грн власного капіталу отримувалось 16,9 коп. чистого прибутку, у 2020 році – 15,1 коп. чистого прибутку, у 2021 році – 12,7 коп. чистого прибутку, у 2022 році – 22,3 коп. чистого прибутку, а у 2023 році – 27,1 коп. чистого прибутку. Щодо позикового капіталу, то найвищий рівень рентабельності припадав на 2019 рік, де на 1 грн середньорічного обсягу позикового капіталу припадало 45 коп. чистого прибутку. Найменша

рентабельність позикового капіталу забезпечена у 2021 році, де на 1 грн позикового капіталу припадало 15,9 коп. чистого прибутку. Рентабельність позикового капіталу у 2020 році знизилась за рахунок збільшення обсягу позикового капіталу. У 2021 році зниження рентабельності позикового капіталу відбулось в результаті зниження розміру чистого прибутку. У 2022 році за рахунок збільшення чистого прибутку в 2,1 разів, рентабельність позикового капіталу зросла на 3,1%. У 2023 році зменшився розмір найтерміновіших пасивів та зріс обсяг чистого прибутку, що зумовило підвищення рентабельності позикового капіталу на 8,5% порівняно із 2022 роком.

Рентабельність фінансового капіталу показує, що у 2019 році на кожну гривню фінансового капіталу припадало 12,3 коп. чистого прибутку, у 2020 році 10 коп. чистого прибутку, у 2021 році – 7,1 коп. чистого прибутку, у 2022 році – 10,3 коп. чистого прибутку, у 2023 році – 13,6 коп. чистого прибутку.

Зважаючи, що на підприємстві оборотних активів є набагато більше порівняно із необоротними активами, тому рентабельність оборотних активів є нижчою. Зокрема, у 2019 році на 1 грн вартості оборотних активів отримано 13,5 коп. чистого прибутку, а на 1 грн вартості необоротних активів – 132,1 грн чистого прибутку. У 2020 році на 1 грн вартості оборотних активів отримано 11,3 коп. чистого прибутку, а на 1 грн необоротних активів – 85,7 коп. чистого прибутку. У 2021 році на 1 грн вартості оборотних активів отримано 8,4 коп. чистого прибутку, а на 1 грн необоротних активів – 43,7 коп. чистого прибутку. У 2022 році на 1 грн вартості оборотних активів припадало 16,5 коп. чистого прибутку, а на 1 грн вартості необоротних активів – 27,2 коп. чистого прибутку. У 2023 році відбулось суттєве збільшення чистого прибутку, що відповідно позитивно відобразилось на рентабельності оборотних та необоротних активів.

Результати аналізу показників оборотності фінансових ресурсів відображено у таблиці 2.10.

Результати розрахунку показників оборотності фінансових ресурсів показують, що у 2020 році відбулось уповільнення оборотності оборотних засобів на 32,6 днів, що пов'язано зі збільшенням середньорічного обсягу оборотних

активів. У 2019 році оборотні засоби здійснили 2,93 обороти у чистій виручці від реалізації продукції і тривалість одного обороту складала 122,7 днів, а у 2023 році оборотні засоби здійснили 5,05 оборотів у чистій виручці від реалізації продукції і тривалість одного обороту складала 71,3 днів.

Таблиця 2.10 – Аналіз показників оборотності фінансових ресурсів ТзОВ «Транс-Імперія»

| Показник | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік | Абсолютне відхилення, +/- | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | 2020/2019 | 2021/2020 | 2022/2021 | 2023/2022 |
| Оборотність оборотних засобів | 2,93 | 2,32 | 2,31 | 3,96 | 5,05 | -0,62 | -0,01 | 1,65 | 1,09 |
| Тривалість одного обороту оборотних засобів, днів | 122,7 | 155,3 | 155,8 | 90,9 | 71,3 | 32,6 | 0,5 | -65,0 | -19,6 |
| Оборотність запасів | 19,79 | 29,56 | 56,93 | 124,34 | 134,30 | 9,78 | 27,37 | 67,41 | 9,95 |
| Тривалість одного обороту запасів, днів | 18,2 | 12,2 | 6,3 | 2,9 | 2,7 | -6,0 | -5,9 | -3,4 | -0,2 |
| Оборотність дебіторської заборгованості | 4,76 | 3,87 | 4,69 | 7,69 | 8,34 | -0,89 | 0,82 | 3,00 | 0,65 |
| Тривалість одного обороту дебіторської заборгованості, днів | 75,7 | 93,0 | 76,7 | 46,8 | 43,1 | 17,4 | -16,3 | -29,9 | -3,7 |
| Оборотність кредиторської заборгованості | 12,26 | 6,34 | 5,00 | 5,96 | 7,23 | -5,92 | -1,34 | 0,96 | 1,27 |
| Тривалість одного обороту кредиторської заборгованості, днів | 29,4 | 56,8 | 72,0 | 60,4 | 49,8 | 27,4 | 15,2 | -11,6 | -10,6 |
| Оборотність власного капіталу | 3,66 | 3,09 | 3,48 | 5,37 | 5,08 | -0,57 | 0,39 | 1,89 | -0,30 |
| Тривалість одного обороту власного капіталу, днів | 98,4 | 116,5 | 103,4 | 67,0 | 70,9 | 18,1 | -13,2 | -36,4 | 3,9 |
| Оборотність основних засобів | 30,98 | 18,78 | 12,40 | 7,63 | 5,71 | -12,21 | -6,38 | -4,76 | -1,93 |
| Тривалість одного обороту основних засобів, днів | 11,6 | 19,2 | 29,0 | 47,2 | 63,1 | 7,6 | 9,9 | 18,1 | 15,9 |

Оборотність запасів показує, що у 2019 році запаси здійснили 19,79 оборотів у чистій виручці від реалізації продукції, у 2020 році – 29,56 оборотів, у 2021 році – 56,93 оборотів, у 2022 році – 124,34 оборотів у чистій виручці від реалізації продукції, у 2023 році – 134,3 обороти у чистій виручці від реалізації продукції. Висока оборотність запасів обумовлена їх незначними обсягами на балансі підприємства. Прискорення оборотності запасів є свідченням ефективного їх використання, зокрема у 2019 році запаси здійснили 1 оборот за

18,2 днів, а у 2023 році один оборот запасів відбувався за 2,7 днів.

Клієнтська дебіторська заборгованість повільніше оберталась в діяльності підприємства, порівняно із запасами. У 2019 році дебіторська заборгованість здійснила 4,76 оборотів у чистій виручці від реалізації продукції і тривалість одного обороту дорівнювала 75,7 днів. У 2020 році дебіторська заборгованість здійснила 3,87 оборотів у чистій виручці від реалізації продукції і тривалість одного обороту становила 93 дні. У 2021 році прискорила оборотність дебіторської заборгованості на 16,3 дні в результаті збільшення чистого доходу від реалізації. У 2022 році відбулось прискорення оборотності дебіторської заборгованості на 29,9 днів, а у 2023 році оборотність дебіторської заборгованості прискорила на 3,7 днів.

Щодо кредиторської заборгованості, то варто відмітити, що в середньому за 2018-2023 роки, клієнтська кредиторська заборгованість здійснила 7,36 оборотів у собівартості реалізованої продукції і в середньому тривалість одного обороту становила 48,9 днів. Загалом, варто відмітити, що кредиторська заборгованість достатньо швидко обертається в діяльності підприємства і швидше порівняно із клієнтською дебіторською заборгованістю.

Власний капітал обертається в діяльності підприємства менше одного року, що є позитивним чинником у забезпеченні ефективності фінансової діяльності. У 2019 році тривалість обороту власного капіталу становила 98,4 днів, у 2020 році – 116,5 днів, у 2021 році – 103,4 днів, у 2022 році – 67 днів, а у 2023 році – 70,9 днів. Основні засоби також ефективно використовуються в діяльності підприємства, що підтверджується їх оборотністю. Зокрема, один оборот основних засобів у 2019 році становив 11,6 днів, у 2020 році – 19,2 днів, у 2021 році – 29 днів, у 2022 році – 47,2 днів, а у 2023 році – 63,1 днів. Уповільнення оборотності основних засобів в динаміці є результатом збільшення середньорічної залишкової вартості основних засобів за рахунок придбання нових вантажних автомобілів.

Загалом, фінансові ресурси швидко обертаються в діяльності підприємства, що свідчить про мобільність коштів, спрямованих в розвиток транспортного підприємства.

На рисунку 2.7 подано динаміку показника ефективності фінансової діяльності (рентабельність власного капіталу) та показника оборотності фінансових ресурсів (коефіцієнт оборотності оборотних засобів), зміна яких дозволяє обґрунтувати достовірність висунутої гіпотези №2.

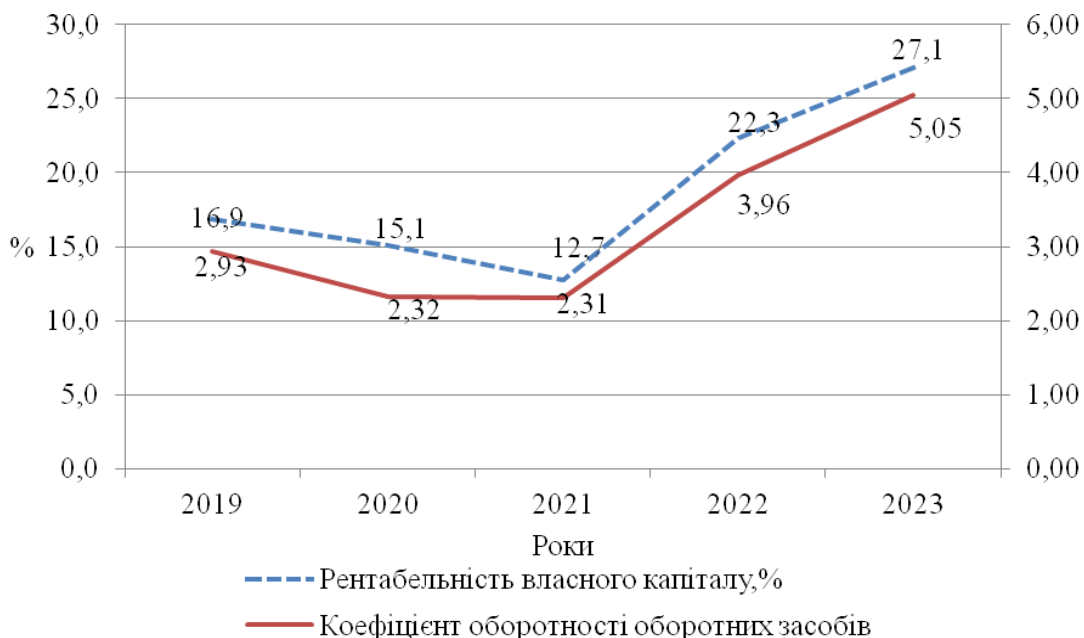


Рисунок 2.7 – Динаміка рентабельності власного капіталу та коефіцієнта оборотності оборотних засобів

Згідно до рис. 2.7 можна побачити, що чим вищим був коефіцієнт оборотності оборотних засобів, тим вищою була рентабельність власного капіталу, і навпаки. У 2020 році уповільнилась оборотність оборотних засобів і відповідно відбулось зниження рентабельності власного капіталу. У 2021 році також коефіцієнт оборотності оборотних засобів знизився, що призвело до зменшення рентабельності власного капіталу. У 2022 та 2023 роках оборотність оборотних засобів прискорила, що відповідно зумовило підвищення рентабельності власного капіталу. Це відповідно відображає залежність ефективності фінансової діяльності від оборотності фінансових ресурсів, які спрямовані в активи.

З метою доведення достовірності гіпотези №2 на рисунку 2.8 також

відображено динаміку рентабельності позикового капіталу та коефіцієнта оборотності оборотних засобів.

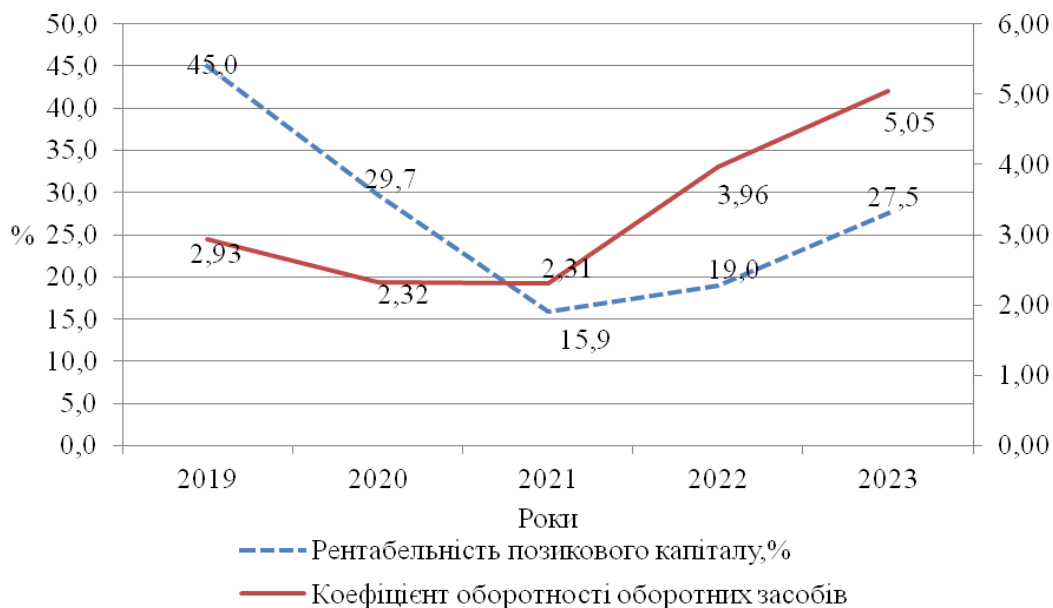


Рисунок 2.8 – Динаміка рентабельності позикового капіталу та коефіцієнта оборотності оборотних засобів

Згідно до рис. 2.8 варто відмітити, що рентабельність позикового капіталу змінювалась в однаковому напрямку зі зміною коефіцієнта оборотності оборотних засобів. Тобто, якщо коефіцієнт оборотності оборотних засобів зростає, рентабельність позикового капіталу також зростає, і навпаки. Це ще раз доводить достовірність розробленої гіпотези №2.

Для обґрунтування справедливості гіпотези № 3 необхідно обчислити показники ефективності формування і використання фінансових ресурсів, в основу розрахунку яких покладено обсяг грошових надходжень та видатків підприємства. Результати обчислення показників, які відображають ефективність формування і використання фінансових ресурсів подано у таблиці 2.11.

Рівень завантаження фінансових ресурсів показує, що у 2019 році на 1 грн видатків фінансових ресурсів припадало 1,003 грн надходжень фінансових ресурсів. У 2020 році на 1 грн витрачань фінансових ресурсів припадало 1,014 грн надходжень фінансових ресурсів. У 2021 році на 1 грн грошових видатків

припадало 1,069 грн грошових надходжень. У 2022 році на 1 грн грошових видатків припадало менше 1 грн грошових надходжень, а саме 96,8 коп., що пов'язано із отриманням негативного чистого грошового потоку за рік. У 2023 році ситуація щодо надходжень та видатків коштів покращилась і підприємство на 1 грн видатків грошових коштів отримало 1,010 грн грошових надходжень.

Таблиця 2.11 – Аналіз показників ефективності формування та використання фінансових ресурсів ТзОВ «Транс-Імперія»

| Показник | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік | Абсолютне відхилення, +/- | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | | | | 2020/2019 | 2021/2020 | 2022/2021 | 2023/2022 |
| Рівень завантаження фінансових ресурсів | 1,003 | 1,014 | 1,069 | 0,968 | 1,010 | 0,011 | 0,055 | -0,101 | 0,042 |
| Рівень окупності фінансових ресурсів | 0,997 | 0,986 | 0,936 | 1,033 | 0,990 | -0,011 | -0,050 | 0,098 | -0,043 |
| Дохідність надходжень грошових коштів | 0,003 | 0,014 | 0,064 | -0,033 | 0,010 | 0,011 | 0,050 | -0,098 | 0,043 |
| Дохідність видатків грошових коштів | 0,003 | 0,014 | 0,069 | -0,032 | 0,010 | 0,011 | 0,055 | -0,101 | 0,042 |

Дохідність надходжень грошових коштів показує обсяг чистого грошового потоку на 1 грн надходжень грошових коштів. У 2019 році на 1 грн надходжень грошових коштів припадало 0,003 грн чистого грошового потоку, у 2020 році – 0,014 грн чистого грошового потоку, а у 2021 – 0,064 грн чистого грошового потоку. У 2022 році чистий грошовий потік мав негативне значення і відповідно на 1 грн грошових надходжень припадало 0,033 грн негативного чистого грошового потоку. У 2023 на 1 грн грошових надходжень припадало 0,010 грн чистого грошового потоку.

Дохідність грошових видатків мало відрізняється від дохідності грошових надходжень, що пов'язано із тим, що суми вхідних і вихідних грошових потоків є подібними і чистий грошовий потік обчислений в незначному розмірі.

В контексті доведення достовірності гіпотези № 3 на рисунку 2.9 подано динаміку власного оборотного капіталу та рівня завантаження фінансових ресурсів, згідно до чого можемо прослідкувати однакову зміну показників.



Рисунок 2.9 – Динаміка власного оборотного капіталу та рівня завантаження фінансових ресурсів ТзОВ «Транс-Імперія»

Згідно до даних рис. 2.9 можна свідчити, що чим більшим був обсяг надходжень грошових коштів в розрахунку на кожен гривню видатків грошових коштів, тим більшим був власний оборотний капітал підприємства. Зокрема, у 2021 році рівень завантаження фінансових ресурсів мав найвище значення порівняно із усіма роками і обсяг власного оборотного капіталу також був найбільший у 2021 році. У 2022 році рівень завантаження фінансових ресурсів суттєво знизився, що негативно відобразилось на обсязі власного оборотного капіталу, який зменшився на 18179 тис. грн. Ці аспекти доводять достовірність гіпотези №3, яка відзначає залежність обсягу власного оборотного капіталу від ефективності формування та використання фінансових ресурсів транспортного підприємства.

В результаті проведених розрахунків доведено достовірність усіх гіпотез, які характеризують взаємозв'язок між результатами фінансової діяльності та окремими чинниками внутрішнього середовища транспортного підприємства. Проведено аналіз фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія», що дозволяє свідчити про високу частку власних коштів в джерелах фінансування та про достатній рівень маневреності наявних фінансових ресурсів.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ТЗОВ «ТРАНС-ІМПЕРІЯ»

3.1 Напрями управління фінансовою діяльністю ТЗОВ «Транс-Імперія»

Проведений аналіз результатів фінансової діяльності дозволяє свідчити, що ТЗОВ «Транс-Імперія» забезпечує виконання низки завдань спрямованих на досягнення ефективності фінансової діяльності. Загалом, ефективність фінансової діяльності ТЗОВ «Транс-Імперія» на даний момент часу проявляється у досягненні оптимальної пропорційності між власними і позиковими коштами, а також у підвищенні рентабельності власного капіталу в умовах збільшення банківських кредитів в джерелах фінансування. Загалом, результати аналітичного дослідження діяльності ТЗОВ «Транс-Імперія» дозволяють свідчити, що основними завданнями в напрямку забезпечення ефективності фінансової діяльності є:

- постійний контроль за фінансовими результатами в контексті збільшення чистого прибутку;
- підвищення частки капіталізованого чистого прибутку;
- детальна оцінка ефективності залучення кредитів в контексті досягнення високих фінансових результатів;
- забезпечення своєчасних розрахунків із постачальниками;
- контроль за своєчасністю погашення дебіторської заборгованості;
- оптимізація витрат, які формують собівартість реалізованої продукції;
- постійна робота з постачальниками в контексті зниження цін на паливо та запчастини;
- зменшення фінансових витрат в напрямку зниження середньозваженої вартості капіталу та підвищення ринкової стійкості бізнесу;
- формування бази стабільних та надійних клієнтів, які будуть гарантувати постійний дохід та своєчасність розрахунків за надані послуги.

Діяльність ТЗОВ «Транс-Імперія» в певній мірі залежить від зовнішнього

середовища, яке генерує низку податкових, експортних та інших умов і формує попит на транспортні послуги. З огляду на результати аналізу внутрішнього розвитку ТзОВ «Транс-Імперія» та оцінку його зовнішнього середовища, систематизовано певні сильні та слабкі сторони, а також можливості і загрози, що відображено у таблиці 3.1.

Таблиця 3.1 – Результати зведеного аналізу внутрішнього та зовнішнього середовища ТзОВ «Транс-Імперія»*

| СИЛЬНІ СТОРОНИ | МОЖЛИВОСТІ |
|--|--|
| Достатній рівень фінансової стійкості Наявність власного оборотного капіталу Висока оборотність обігових коштів Низька частка кредитів у позиковому капіталі Висока ефективність використання основних засобів Достатній рівень ліквідності та платоспроможності Висока частка придатності основних засобів Збільшення доходів в динаміці | Збільшення попиту на внутрішні та міжнародні перевезення Висока довіра до підприємства з боку клієнтів Наявність постійних клієнтів Розширення географії надання транспортних послуг Придбання нових транспортних засобів Надання логістичних послуг власникам вантажних транспортних засобів Укладення договорів на надання транспортних та логістичних послуг із виробничими підприємствами великого бізнесу |
| СЛАБКІ СТОРОНИ | ЗАГРОЗИ |
| Значна кількість вантажних автомобілів не перебуває у власності Низька рентабельність підприємства Висока собівартість транспортних послуг Значна частка дебіторської заборгованості в оборотних активах Низька ефективність менеджменту | Високі ставки за кредитами та недосконале законодавство в сфері лізингу транспортних засобів Нерегульовані ціни на транспортні послуги Наявність конкурентів в галузі вантажних транспортних перевезень Воєнний стан в країні |

*Розроблено автором

Визначені сильні та слабкі сторони в діяльності підприємства, а також можливості та загрози, дають можливість визначити головні резерви підвищення ефективності фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія»:

- резерви у сфері здійснення операційної діяльності – зменшення собівартості транспортних послуг, що дозволить збільшити валовий та чистий прибуток;

- резерви у сфері прискорення платежів за надані транспортні послуги, що дозволить зменшити дебіторську заборгованість та потребу у позикових коштах;

- резерви у сфері забезпечення власними транспортними засобами, які полягають у придбанні вантажних автомобілів за рахунок лізингу або кредитів з невисокими відсотковими ставками;

- резерви у сфері розподілу чистого прибутку, які полягають у спрямуванні усієї суми чистого прибутку на розвиток бізнесу, що дозволить збільшити власний капітал та рівень фінансової незалежності підприємства.

Зважаючи на зведені результати внутрішнього та зовнішнього середовища, а також виявлені резерви підвищення ефективності фінансової діяльності, на рисунку 3.1 подано напрями управління фінансовою діяльністю ТзОВ «Транс-Імперія».



Рисунок 3.1 – Напрями управління фінансовою діяльністю ТзОВ «Транс-Імперія»*

*Розроблено автором

Зазначені напрями управління фінансовою діяльністю мають практичне спрямування, зважаючи на сучасний розвиток підприємства та його конкурентні переваги на ринку транспортних послуг у Волинській області. Найбільш дієвим

шляхом досягнення ефективності фінансової діяльності в контексті поданих напрямів управління, можна вважати збільшення чистого доходу від реалізації продукції, що можна досягнути за рахунок збільшення кількості наданих транспортних послуг.

Зокрема, пропонується придбати ще один вантажний автомобільний транспорт, що дозволить забезпечити більший обсяг доходу. Пропонується придбати фуру Daf 2014 року випуску вартістю 1650 тис. грн. Придбання фури дозволить збільшити кількість транспортних послуг, в це відповідно забезпечить зростання доходу від реалізації продукції. Коли дохід від реалізації продукції зросте, відбудеться збільшення валового прибутку, а в умовах збільшення валового прибутку збільшиться чистий прибуток та нерозподілений прибуток, що дозволить забезпечити виконання управлінських завдань в контексті досягнення ефективності фінансової діяльності. Отже, найбільш вагомим управлінським рішенням, націленим на підвищення ефективності фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія» є збільшення нерозподіленого прибутку в результаті збільшення доходів від реалізації продукції.

3.2 Обґрунтування управлінських рішень підвищення ефективності фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія»

Зважаючи на вище зазначене, варто відмітити, що найбільш альтернативним напрямом підвищення ефективності фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія» є збільшення нерозподіленого прибутку, що дозволить в першу чергу забезпечити ріст власного капіталу та підвищити рівень фінансової стійкості підприємства. Разом з тим, реалізація зазначеного управлінського рішення дозволить оптимізувати структуру фінансового капіталу за усіма критеріями. В контексті збільшення нерозподіленого прибутку пропонується:

- отримати кредит в банку в розмірі 1650 тис. грн;
- придбати фуру Daf 2014 року випуску вартістю 1650 тис. грн;
- збільшити кількість наданих транспортних послуг.

В результаті збільшення кількості транспортних послуг відбудеться збільшення доходів від реалізації продукції. Ріст доходів від реалізації продукції дозволить: збільшити валовий прибуток; збільшити чистий прибуток; збільшити нерозподілений прибуток; збільшити власний капітал; підвищити рівень фінансової стійкості.

Зважаючи, що підприємство буде отримувати кредит для придбання транспортного засобу, обчислено усі витрати та грошові видатки в результаті погашення кредиту. Разом з тим, у таблиці 3.2 поряд із витратами пов'язаними із кредитом, обчислено розмір амортизаційних відрахувань обчислених за кумулятивним методом. Визначено, що термін корисного використання транспортного засобу становитиме 8 років, а ліквідаційну вартість встановлено на рівню нуля.

Таблиця 3.2 – Планування видатків по кредиту та амортизаційних відрахувань в результаті придбання вантажного автомобіля фури Daf

| Роки | Погашення основної суми кредиту, тис. грн | Погашення відсотків за кредитом, тис. грн | Разом витрат по кредиту, тис. грн | Розмір амортизаційних відрахувань, тис. грн | Розмір грошових видатків, тис. грн | Розмір фінансових витрат, тис. грн |
|------|---|---|-----------------------------------|---|------------------------------------|------------------------------------|
| 1 | 206,25 | 198,00 | 404,3 | 366,67 | 404,3 | 198,00 |
| 2 | 206,25 | 173,25 | 379,5 | 320,83 | 379,5 | 173,25 |
| 3 | 206,25 | 148,50 | 354,8 | 275,00 | 354,8 | 148,50 |
| 4 | 206,25 | 123,75 | 330,0 | 229,17 | 330,0 | 123,75 |
| 5 | 206,25 | 99,00 | 305,3 | 183,33 | 305,3 | 99,00 |
| 6 | 206,25 | 74,25 | 280,5 | 137,50 | 280,5 | 74,25 |
| 7 | 206,25 | 49,50 | 255,8 | 91,67 | 255,8 | 49,50 |
| 8 | 206,25 | 24,75 | 231,0 | 45,83 | 231,0 | 24,75 |

Згідно до даних табл. 3.2 визначено, що відсотки за кредитом будуть нараховуватись за суму залишку тіла кредиту і становитимуть різну величину протягом усіх 8 років. Зокрема, у перший рік використання кредитних коштів, фінансові витрати складатимуть 198 тис. грн, а в останній рік – 24,75 тис. грн. Розмір амортизаційних відрахувань буде зменшуватись в динаміці, що пов'язано із специфікою кумулятивного методу нарахування амортизації.

Планування прибутку в умовах збільшення доходів, за рахунок придбання нового транспортного засобу відображено у таблиці 3.3.

Таблиця 3.3 – Планування фінансових результатів в умовах придбання вантажного автомобіля фури Daf

| Показник | 1-ий рік | 2-ий рік | 3-ій рік | 4-ий рік | 5-ий рік |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|
| Чистий дохід від реалізації продукції, тис. грн | 5968 | 6266 | 6580 | 6909 | 7254 |
| Собівартість реалізованої продукції, тис. грн | 4963 | 5120 | 5260 | 5631 | 6100 |
| Валовий прибуток, тис. грн | 1005 | 1146 | 1320 | 1278 | 1154 |
| Фінансові витрати, тис. грн | 198 | 173 | 149 | 124 | 99 |
| Прибуток до оподаткування, тис. грн | 807 | 973 | 1171 | 1154 | 1055 |
| Чистий прибуток, тис. грн | 662 | 798 | 960 | 946 | 865 |

Планування чистого прибутку в результаті придбання нового вантажного автомобіля здійснено на 5 років, що дозволяє свідчити, що у 1-ий рік підприємство отримає плановий чистий прибуток в сумі 662 тис. грн, у другий рік – 798 тис. грн, у третій рік – 960 тис. грн, у четвертий рік – 946 тис. грн, а у п'ятий рік – 865 тис. грн. Планування показників рентабельності відображено у таблиці 3.4.

Таблиця 3.4 – Планування показників рентабельності ТзОВ «Транс-Імперія», %

| Показник | 1-ий рік | 2-ий рік | 3-ій рік | 4-ий рік | 5-ий рік |
|-------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Рентабельність продукції | 20,2 | 22,4 | 25,1 | 22,7 | 18,9 |
| Валова рентабельність продажу | 16,8 | 18,3 | 20,1 | 18,5 | 15,9 |
| Чиста рентабельність продажу | 11,1 | 12,7 | 14,6 | 13,7 | 11,9 |

Згідно до даних табл. 3.4 варто свідчити, що рентабельність продукції в середньому складатиме 21,86% за п'ять років. В результаті наявності фінансових витрат, чистий прибуток буде меншим порівняно із валовим прибутком і чиста рентабельність продажу показує, що у першому плановому році на 1 грн чистого доходу від реалізації продукції буде припадати 11,1 коп. чистого прибутку. У другому плановому році на 1 грн чистого доходу від реалізації продукції буде припадати 12,7 коп. чистого прибутку, у третьому році – 14,6 коп. чистого прибутку, у четвертому році – 13,7 коп. чистого прибутку, а у п'ятому році – 11,9 коп. чистого прибутку.

Зважаючи, що придбання транспортного засобу є капіталовкладенням для підприємства, тому варто оцінити настільки дана інвестиція є ефективною і термін окупності інвестованих коштів. Показники оцінки ефективності капіталовкладень подані у таблиці 3.5.

Таблиця 3.5 – Показники ефективності вкладення коштів в придбання вантажного автомобіля

| Показник | 1-ий рік | 2-ий рік | 3-ий рік | 4-ий рік | 5-ий рік | Всього |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| Початкові вкладення, тис. грн | 1650 | - | - | - | - | 1650 |
| Коефіцієнт дисконтування | 0,877 | 0,756 | 0,641 | 0,534 | 0,456 | X |
| Чистий грошовий потік, тис. грн | 822,2 | 912,6 | 1029,2 | 969,2 | 842,3 | 4575,3 |
| Дисконтований грошовий потік, тис. грн | 721,2 | 690,0 | 659,3 | 517,2 | 384,2 | 2971,9 |
| Чиста приведена вартість, тис. грн | X | X | X | X | X | 1321,9 |
| Індекс приведеної вартості | X | X | X | X | X | 1,801 |
| Рентабельність капіталовкладень, % | X | X | X | X | X | 80,1 |
| Термін окупності капіталовкладень з врахуванням дисконтування грошових потоків, років | X | X | X | X | X | 2,78 |
| Термін окупності капіталовкладень без врахування дисконтування грошових потоків, років | X | X | X | X | X | 1,80 |

Згідно до даних табл. 3.5 варто свідчити, що інвестування коштів в придбання транспортного засобу є ефективним, оскільки чиста приведена вартість за 5 років складатиме 1321,9 тис. грн. Разом з тим, індекс приведеної вартості буде дорівнювати 1,801, а рентабельність капіталовкладень показує, що на 1 грн вартості інвестицій буде отримано 80,1 коп. чистої приведеної вартості. Термін окупності капіталовкладень без врахування дисконтування грошових потоків буде складати 1,8 років, а з врахуванням дисконтування грошових потоків – 2,78 років.

Зважаючи, що в результаті придбання транспортного засобу відбудуться зміни у вартості основних засобів, а позитивні фінансові результати вплинуть на збільшення нерозподіленого прибутку підприємства, варто скласти плановий баланс ТзОВ «Транс-Імперія», щоб прослідкувати вплив реалізації управлінських заходів на підвищення ефективності фінансової діяльності. Плановий баланс ТзОВ «Транс-Імперія» подано у таблиці 3.6.

Таблиця 3.6 – Планування балансу ТзОВ «Транс-Імперія»

| Статті балансу | На початок планового року | На кінець планового періоду | Абсолютне відхилення, +/- |
|--|------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Активи | | | |
| Необоротні активи | 30115 | 31398 | 1283 |
| Основні засоби | 29978 | 31261 | 1283 |
| Незавершені капітальні інвестиції | 15 | 15 | 0 |
| Інші фінансові інвестиції | 120 | 120 | 0 |
| Відстрочені податкові активи | 2 | 2 | 0 |
| Оборотні активи | 32182 | 31598 | -584 |
| Запаси | 1150 | 1150 | 0 |
| Поточна дебіторська заборгованість | 20388 | 19262 | -1126 |
| Грошові кошти | 5539 | 6081 | 542 |
| Інші оборотні активи | 5105 | 5105 | 0 |
| Баланс | 62297 | 62996 | 699 |
| Пасиви | | | |
| Власний капітал | 36852 | 37514 | 662 |
| Довгострокові зобов'язання та забезпечення | 6968 | 8412 | 1444 |
| Поточні зобов'язання та забезпечення | 18477 | 17071 | -1406 |
| Баланс | 62297 | 62996 | 699 |

Згідно до планового балансу, варто свідчити, що валюта балансу зросте на 699 тис. грн. В активах відбудеться зростання вартості необоротних активів на 1283 тис. грн за рахунок придбання нового вантажного транспортного засобу. Щодо оборотних активів, то їх вартість зменшиться на 584 тис. грн. за рахунок погашення дебіторської заборгованості. Розмір грошових коштів зросте в результаті отримання чистого прибутку, який збільшить нерозподілений прибуток та власний капітал транспортного підприємства. В пасивах зростуть довгострокові зобов'язання та забезпечення, що обумовлено отриманням довгострокового кредиту для придбання транспортного засобу. Отже, згідно до балансу виявлено, що реалізація певних пропонованих заходів дозволить

збільшити нерозподілений прибуток, а це відповідно одна із задач управління фінансовою діяльністю в контексті підвищення її ефективності. Для оцінки впливу збільшення нерозподіленого прибутку на результати фінансової діяльності, обчислено показники фінансової стійкості ТзОВ «Транс-Імперія» у плановому періоді і дані подано у таблиці 3.7.

Таблиця 3.7 – Планування показників фінансової стійкості ТзОВ «Транс-Імперія»

| Показники | На початок планового року | На кінець планового періоду | Абсолютне відхилення, +/- |
|--|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| Коефіцієнт фінансової незалежності | 0,592 | 0,594 | 0,002 |
| Коефіцієнт фінансової залежності | 0,408 | 0,406 | -0,002 |
| Коефіцієнт фінансового ризику | 0,69 | 0,685 | -0,005 |
| Коефіцієнт фінансової стабільності | 1,448 | 1,461 | 0,013 |
| Коефіцієнт довгострокового залучення позикового капіталу | 0,159 | 0,184 | 0,025 |
| Коефіцієнт маневреності власного капіталу | 0,372 | 0,382 | 0,010 |
| Коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу | 0,084 | 0,081 | -0,003 |
| Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами | 0,426 | 0,455 | 0,029 |

Згідно до даних табл. 3.7 варто свідчити, що в результаті придбання нового транспорту, відбудеться зростання доходів від реалізації продукції, а це в свою чергу зумовить збільшення власного капіталу та підвищення рівня фінансової стійкості ТзОВ «Транс-Імперія». Незважаючи на ріст довгострокових зобов'язань та забезпечень, частка власного капіталу в джерелах формування майна зросте на 0,2% у перший рік використання нового транспортного засобу. Станом на кінець планового року, частка власних коштів в джерелах формування майна становитиме 59,4%, а частка позикового капіталу – 40,6%. Коефіцієнт фінансового ризику показує, що на кінець першого планового року на 1 грн власних коштів буде припадати 68,5 коп. позикових коштів. Коефіцієнт фінансової стабільності показує, що на 1 грн позикових коштів буде припадати 1,461 грн власних коштів. Негативним аспектом у забезпечені фінансової стійкості буде зростання довгострокових зобов'язань та забезпечень у структурі довгострокових джерел фінансування підприємства, а саме із 15,9% до 18,4%.

Відбудеться зростання частки власного капіталу, який буде спрямований на формування оборотних активів. Зокрема, на початок планового року частка власного оборотного капіталу у власному капіталі становитиме 37,2%, а на кінець планового року – 38,2%. Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами зросте у плановому періоді, що пов'язано зі збільшенням власних коштів в джерелах формування оборотних активів. Зокрема, на початок планового року частка власних коштів в джерелах формування оборотних активів становитиме 42,6%, а на кінець планового періоду – 45,5%. Отже, реалізація пропонованих нами заходів в контексті зростання доходів від продажу продукції, дозволить збільшити нерозподілений прибуток і тим самим забезпечити підвищення рівня фінансової стійкості ТзОВ «Транс-Імперія». Підвищення рівня фінансової стійкості показує підвищення ефективності фінансової діяльності в умовах доцільного та раціонального управління.

Загалом, зростання доходів від реалізації продукції в умовах збільшення кількості наданих транспортних послуг дозволить ТзОВ «Транс-Імперія» отримати низку переваг у інших сферах розвитку:

1. Відбудеться зростання товарообороту і збільшення частки ринку транспортних послуг, що дозволить отримати вищі позиції в сфері конкурентоспроможності та ринкової стабільності.

2. Відбудеться зростання позитивних грошових потоків, що дозволить збільшити чистий грошовий потік та підвищити платоспроможність підприємства у поточному та довгостроковому періоді.

3. Відбудеться збільшення абсолютно ліквідних активів, що дозволить підвищити рівень ліквідності балансу та сприятиме підвищенню оборотності фінансових ресурсів, вкладених в активи.

4. Відбудеться збільшення чистого прибутку та рентабельності діяльності, що є вагомими чинниками економічного зростання та стабільності бізнесу у довгостроковій перспективі.

5. Відбудеться зростання власного капіталу та підвищення ринкової вартості бізнесу.

ВИСНОВКИ

За результатами виконаної кваліфікаційної роботи сформовано певні висновки:

1. В результаті теоретичного аналізу підходів до трактування фінансової діяльності, запропоновано під фінансовою діяльністю підприємства розуміти сукупність усіх операцій та дій, спрямованих на пошук, залучення та використання фінансових ресурсів для досягнення підприємницьких цілей і реалізації виробничих, збутових, комерційних та інвестиційних функцій. Визначено та систематизовано ключові функціональні характеристики фінансової діяльності, що дозволяє обґрунтувати її роль в розвитку підприємства і провадження операційних та інвестиційних операцій.

2. В результаті дослідження фінансових аспектів формування фінансових ресурсів транспортних підприємств, виявлено, що найбільш поширеними формами фінансового забезпечення є самофінансування, кредитування та державна підтримка. В межах кожної із форм фінансового забезпечення визначено джерела формування фінансових ресурсів та окреслено їх позитивні і негативні особливості в діяльності підприємства.

3. Визначено сутність, завдання та напрямки управління фінансовою діяльністю транспортних підприємств, що дозволило систематизувати основні етапи даного процесу та чітко обґрунтувати необхідність прийняття і реалізації управлінських рішень. Детально відображено основні завдання управління фінансовою діяльністю із деталізацією їх впливу на розвиток діяльності транспортних підприємств.

4. Розроблено гіпотези дослідження фінансової діяльності транспортного підприємства, які мають наступний зміст: 1) гіпотеза №1 – результати фінансової діяльності транспортного підприємства впливають на рівень його ліквідності та платоспроможності; 2) гіпотеза №2 – оборотність фінансових ресурсів, вкладених в активи впливає на рівень ефективності фінансової діяльності транспортного підприємства; 3) гіпотеза №3 – обсяг

власного оборотного капіталу транспортного підприємства залежить від ефективності формування та використання фінансових ресурсів. Відображено методику обчислення показників, які лежать в основі доведення достовірності сформованих гіпотез.

5. Проведений аналіз фінансово-економічних показників діяльності ТзОВ «Транс-Імперія» свідчить, що підприємство працює прибутково і це відображається на збільшенні власного капіталу в джерелах формування майна. Виявлено, що в обороті підприємства є власні кошти, що гарантує йому фінансову стабільність та платоспроможність в поточному та майбутньому періодах. В середньому за 5 років рентабельність підприємства склала 10,6%, тобто на кожен гривню коштів, вкладених в транспортне підприємство отримувалось 10,6 коп. чистого прибутку. Аналіз показників економічного розвитку суб'єктів господарювання в Україні, які працюють в сфері вантажних автомобільних перевезень, показує, що даний сегмент ринку є прибутковим, однак рівень рентабельності операційної діяльності є низьким (3,56% в середньому за 5 років), а рівень рентабельності усієї діяльності в середньому за 5 останніх років склав 2,02%. Виявлено, що найбільша кількість суб'єктів господарювання в сфері вантажних автомобільних перевезень в Україні знаходилась у 2022 році у Львівській області, а найбільша частка прибутку до оподаткування у даній сфері забезпечувалась у Дніпропетровській області.

6. Проведено низку розрахунків фінансових показників, що дозволило довести достовірність гіпотез і встановити наступні взаємозв'язки: чим більше власних коштів в джерелах фінансування транспортного підприємства, тим більш ліквідними є його активи і тим більшою є його здатність вчасно виконувати усі фінансові зобов'язання; чим швидше обертають фінансові ресурси, вкладені в активи транспортного підприємства, тим більшим буде рівень рентабельності власного та позикового капіталу; чим більшим буде чистий грошовий потік транспортного підприємства, тим більшим буде обсяг власного оборотного капіталу.

7. Визначено сильні та слабкі сторони підприємства, що дозволило подати основні резерви підвищення ефективності використання власних та позикових коштів, а також напрями управління фінансовою діяльністю ТзОВ «Транс-Імперія». Визначено, що головними напрямками управління фінансовою діяльністю ТзОВ «Транс-Імперія» є: збільшення нерозподіленого прибутку; залучення кредитів з низькими відсотковими ставками; придбання транспортних засобів в лізинг; прискорення оборотності коштів, вкладених в активи; збільшення власного оборотного капіталу.

8. Визначено та обґрунтовано, що найбільш альтернативним напрямом управління фінансовою діяльністю ТзОВ «Транс-Імперія» є збільшення нерозподіленого прибутку за рахунок збільшення чистого прибутку. Визначено, що найбільш альтернативним напрямом збільшення чистого прибутку підприємства в сучасних умовах є ріст доходів від реалізації продукції в результаті збільшення кількості наданих транспортних послуг. Збільшення кількості наданих транспортних послуг пропонуємо здійснювати за рахунок придбання нового вантажного автомобіля марки Daf, вартістю 1650 тис. грн. Придбання транспортного засобу пропонуємо здійснювати за рахунок довгострокового банківського кредиту. Проведені розрахунки дозволили виявити, що пропоновані нами заходи є ефективними в контексті збільшення нерозподіленого прибутку та підвищення ефективності фінансової діяльності ТзОВ «Транс-Імперія».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Петренко В.А., Гурбик Ю.Ю., Сальнікова М.В. Теоретичний аналіз тлумачення поняття «фінансова діяльність підприємства». *Гроші, фінанси і кредит*. 2018. Вип. 5 (67). 180-185.
2. Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності», затверджене наказом Міністерства фінансів України від 07.02.2013 р. № 73. Київ: Верховна Рада України. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13>.
3. Васильчук І. П., Ізмайлова Н. В., Зайцева А. С. Тенденції та чинники фінансової діяльності суб'єктів підприємництва в Україні. *Ефективна економіка*. 2022. № 4. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=10171> (дата звернення: 22.11.2024).
4. Левицька С.О., Панчук І.П. Організація фінансової діяльності підприємства як об'єкта бухгалтерського обліку. *Наукові записки. Серія: «Економіка»*. 2012. Вип. 20. С 238-242.
5. Н. Налукова Фінансова діяльність суб'єктів підприємництва: сутнісно-аналітичний аспект. *Галицький економічний вісник*. 2011. №1(30). С. 166-174.
6. Олександренко І.В. Управління фінансовою діяльністю сільськогосподарських підприємств в Україні. *Бізнес Інформ*. 2024 № 2. С. 194-201.
7. Сабліна Н. В., Кузенко Т.Б. Адміністрування фінансової діяльності суб'єктів господарювання [Електронний ресурс]: навч. посіб. Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2023. 221 с.
8. Халатур С.М., Кубасова С.М. Особливості фінансової діяльності підприємств сільськогосподарської галузі. *Економіка та держава*. 2017. №8. С.53-56.
9. Лучникова Т.П., Тернавська І.В., Воробйов Є.В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *Бізнес-Інформ*. 2023.

№1. С. 116-122.

10. Т. Карпова Фінансове забезпечення підприємств у контексті механізму їх ефективного функціонування. *Економічний аналіз*. 2020. Том 30. №4. С. 132-139.

11. О. Виговська Формування механізму фінансового забезпечення підприємств громадського транспорту. *Облік і фінанси*. 2021. №2 (92). С. 35-43.

12. Парубець О.М., Сугоняко Д.О. Обґрунтування джерел фінансування транспортного сектору України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. №10. С. 56-60.

13. Бондар Ю.А., Єрошкін К.А. Теоретичні аспекти управління фінансовою діяльністю підприємства. *Причорноморські економічні студії*. 2020 Вип. 55-1. С. 83-86.

14. Другова Е.С., Бережна Ю.В. Сутність і економічна природа фінансових ресурсів підприємств. *Вісник НТУ «ХПІ»*. № 19 (1295). 2018. С. 7-10.

15. Мешко В.В. Основні функції управління фінансовою діяльністю підприємства. Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення: матеріали II Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції молодих вчених, 14-15 квітня 2016 року. Львів. С.101-103.

16. Бондаренко О.С. Сучасні тенденції управління фінансовою діяльністю суб'єктів господарювання. *Економіка та держава*. 2018. №1. С. 11-15.

17. Житар М. О. Стратегія управління фінансовою діяльністю підприємства в умовах діджиталізації бізнес-процесів. *Економіка та суспільство: електронний журнал*. 2024. Вип. 67. Режим доступу: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/4677/4619>.

18. Соляник Л.Г., Мофа І.В, Гужва Н.О. Управління фінансовою діяльністю підприємств в умовах діджиталізації бізнес-процесів. *Економічний вісник*. 2021. №3. С. 155-163.

19. Олександренко І.В., Пиріг С.О. Автоматизація фінансової діагностики: теорія і практика: навч. посіб. Львів: Ліга-Прес, 2015. 296 с.

20. Олександренко І.В., Пиріг С.О. Фінансова діагностика підприємства: теорія і практика: навч. посіб. Луцьк: Відділ іміджу та промоції Луцького НТУ, 2021. 333 с.
21. Лобода О.М., Кириченко Н.В. Методика оцінки фінансової стійкості підприємства за допомогою економіко-статистичного аналізу. *Таврійський науковий вісник. Серія: «Економіка»*. 2023. Вип. 18. С. 114-121.
22. Волошина К.А., Комірня В.В. Оцінка стану ділової активності підприємства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2009. №8. С. 37-41.
23. Офіційний сайт Державної служби статистики України: URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 10.11.2024).
24. Офіційний сайт Головного управління статистики у Волинській області: URL: <http://www.lutsk.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 10.11.2024).

ДОДАТКИ

Фінансова звітність ТзОВ «Транс-Імперія» за 2019-2023 рр.