

Міністерство освіти і науки України
Луцький національний технічний університет

(повне найменування вищого навчального закладу)

Факультет бізнесу та права

(повне найменування факультету)

Кафедра підприємництва, торгівлі та логістики

(повна найменування кафедри)

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ЗА СТУПЕНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ «БАКАЛАВР»
ВДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ПІДПРИЄМСТВА
(НА МАТЕРІАЛАХ ПП «ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»)

спеціальність 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність

(шифр і назва спеціальності)

освітня програма Логістика

(назва освітньої програми)

Виконав: здобувач вищої освіти

Групи ПТБ(ЛГ)з-42

Мельник Наталія-Олександра Сергіївна

(підпис)

Керівник:

к.е.н., професор

Кривов'язюк Ігор Володимирович

(підпис)

Кваліфікаційну роботу
допущено до захисту
« _ » _____ 2024 р.

к.е.н., доцент

Гарант освітньої програми:

Кулик Юлія Михайлівна

(підпис)

Луцьк – 2024 року

ЛУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет бізнесу та права

Кафедра підприємництва, торгівлі та логістики

Ступінь вищої освіти: бакалавр

Галузь знань: 07 Управління та адміністрування

Спеціальність: 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність

Освітня програма: Логістика

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

« 10 » листопада 2023 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Мельник Наталії-Олександрі Сергіївни

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи Вдосконалення логістичної діяльності підприємства
(на матеріалах ПП «Транспортна компанія»)

Керівник роботи: к.е.н., професор Кривов'язюк Ігор Володимирович

затверджені наказом закладу вищої освіти від «30» грудня 2023 р. №493/01-02

2. Строк подання здобувачем вищої освіти кваліфікаційної роботи «06» червня 2024 р.

3. Вихідні дані до роботи наукові статті, матеріали міжнародних конференцій, навчальні посібники з питань управління логістичною діяльністю підприємств, фінансова звітність ПП «Транспортна компанія» за 2021-2023 рр.

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

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПП «ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

ДОДАТКИ

5. Перелік графічного (ілюстративного) матеріалу:

1. Сутність поняття «логістична діяльність» в наукових дослідженнях сучасних учених.

2. Фактори впливу на логістичну діяльність підприємства.

3. Методи та методичні підходи до аналізу логістичної діяльності підприємства.

4. Аналіз техніко-економічних показників ПП «Транспортна компанія».

5. Характеристика автопарку ПП «Транспортна компанія».

6. Аналіз показників фінансового стану ПП «Транспортна компанія».

7. Основні технічні показники роботи ПП «Транспортна компанія» за період 2021-2023 рр.

8. Аналіз показників ефективності логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія».

9. Система рішень з удосконалення логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія».

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис	
		завдання видав	завдання прийняв
Теоретичний розділ	Кривов'язюк І.В.	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
Аналітичний розділ	Кривов'язюк І.В.	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
Висновки та пропозиції	Кривов'язюк І.В.	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
Нормоконтроль	Хомяк Н.В.	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>

7. Дата видачі завдання «01» вересня 2023 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи бакалавра	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Обґрунтування теми	до 29.09.2023	викон.
2.	Огляд літератури із досліджуваної проблеми	до 28.10.2023	викон.
3.	Теоретичний розділ	до 29.12.2023	викон.
4.	Аналітичний розділ	до 09.03.2024	викон.
5.	Висновки та пропозиції	до 30.03.2024	викон.
6.	Формування списку використаних джерел	до 13.04.2024	викон.
7.	Формування додатків	до 04.05.2024	викон.
8.	Оформлення ілюстративного матеріалу	до 11.05.2024	викон.
9.	Нормоконтроль	до 01.06.2024	викон.
10.	Інструментальна перевірка на академічний плагіат	до 04.06.2024	викон.
11.	Представлення кваліфікаційної роботи бакалавра до захисту	до 06.06.2024	викон.

Здобувач вищої освіти

(Мельник Н.-О.С.)
(прізвище, ініціали)

Керівник кваліфікаційної роботи

(Кривов'язюк І.В.)
(прізвище, ініціали)

АНОТАЦІЯ

Мельник Н.-О.С. Вдосконалення логістичної діяльності підприємства (на матеріалах ПП «Транспортна компанія»). Рукопис.

Кваліфікаційна робота бакалавра ОП «Логістика» спеціальності 076 Підприємництво, торгівля та біржова діяльність. Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2024.

Кваліфікаційна робота бакалавра складається зі вступу, двох розділів, висновків та пропозицій, переліку джерел посилання, додатків.

У роботі досліджено існуючі теоретико-методичні положення та надано практичні рекомендації щодо удосконалення логістичної діяльності підприємства.

Розкрито сутність та особливості логістичної діяльності підприємства, визначено фактори, що впливають на ефективність її реалізації. Узагальнено методи та методичні підходи до аналізу логістичної діяльності підприємства. Результати обстеження стану ПП «Транспортна компанія» виявили його стійке становище на ринку логістичних компаній, нестійкі зміни показників діяльності та погіршення фінансових показників. Аналіз системи планування та управління ПП «Транспортна компанія» виявив проблемні моменти в її функціонуванні. Аналіз ефективності логістичної діяльності компанії виявив незначне зростання показників продуктивності роботи та прибутковості діяльності. З метою поліпшення показників логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія» запропоновано систему заходів з вдосконалення логістичної діяльності, й зокрема проєкт з покращення використання парку автотранспортних засобів.

Ключові слова: логістична діяльність, ефективність логістики, фактори впливу, підприємство.

ANOTATION

Melnyk N.-O.S. Improvement of logistics activities of the enterprise (based on materials of PE «Transport company»). Manuscript.

Qualification work of a bachelor of OP «Logistics» specialty 076 Entrepreneurship, trade and stock market activity. Lutsk National Technical University. Lutsk, 2024.

Qualification work of the bachelor consists of an introduction, two sections, conclusions and proposals, a list of sources used, applications.

The paper studies the existing theoretical and methodological provisions and provides practical recommendations for improving the logistics activities of enterprise.

The essence and features of the logistics activities of enterprise are disclosed, the factors influencing the efficiency of its implementation are determined. Methods and methodical approaches to the analysis of logistics activities of enterprise are generalized. The results of the survey of the state of PE «Transport company» have revealed its stable position in the market of logistics companies, unstable changes in performance indicators and deterioration of financial indicators. An analysis of the planning and management system of PE «Transport company» has revealed problematic aspects in its functioning. Evaluation of the efficiency of the company's logistics activities has revealed a slight increase in productivity and profitability. In order to improve the performance of the logistics activities of PE «Transport company», a system of measures to improve logistics activities is proposed, including a project to improve the use of the vehicle fleet.

Keywords: logistics activities, logistics efficiency, factors of influence, enterprise.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА	9
1.1. Сутність і особливості логістичної діяльності підприємства	9
1.2. Фактори впливу на логістичну діяльність підприємства	12
1.3. Методи та методичні підходи до аналізу логістичної діяльності підприємства	15
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПП «ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»	25
2.1. Організаційно-економічна характеристика ПП «Транспортна компанія»	25
2.2. Аналіз ділового середовища та умов розвитку логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія»	30
2.3. Аналіз ефективності логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія»	40
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	47
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ	57
ДОДАТКИ	56

ВСТУП

Актуальність теми. Важливість здійснення логістичної діяльності та управління нею почали визнавати дедалі більше компаній, визначаючи її як фактор, який дає можливість інтегрувати всі елементи в механізм, що чітко функціонує, на основі руху матеріального потоку. Дослідження швидкості потоку є основним фактором оптимізації виробничого процесу, виготовлення продукції, технічної допомоги і матеріалів, збуту та транспортування, а також раціоналізації руху документів, проєктування високоефективної комунікаційної та управлінських структур. Компанія котра не в змозі закупити комплектуючі, матеріали та продукцію за вигідною ціною, буде змушена оплачувати власний потік. Волатильність фінансового ринку спонукає компанії виявляти нові методи оптимізації логістичної діяльності, котрі дадуть можливість збільшити дохід або соціальний ефект. Як наслідок, необхідність поліпшення існуючих методів і впровадження нових підходів до керування матеріальними потоками буде завжди актуальною тематикою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням покращення логістичної діяльності підприємств присвячено наукові напрацювання таких учених як Крикавський Є., Біловодська О. А., Трушкіна Н., Кабанець І. А., Хмелевський О. В., Якимчук О. О. та інших. Проте, на сучасному етапі розвитку, особливо в умовах військового стану, проблематика активізації логістичної діяльності набула значної актуальності, особливо у сфері функціонування автотранспортних компаній, що викликає доцільність поглиблення досліджень в цьому напрямку.

Мета і завдання дослідження. Метою наданої роботи є розробка заходів вдосконалення логістичної діяльності підприємства та теоретико-методичне обґрунтування.

Досягти поставленої мети можливо, насамперед, виконавши наступні завдання:

- розглянути сутність і особливості логістичної діяльності підприємства;

- проаналізувати фактори впливу на логістичну діяльність підприємства;
- визначити методи та методичні підходи до аналізу логістичної діяльності підприємства;
- дати організаційно-економічну характеристику ПП «Транспортна компанія»;
- здійснити аналіз ділового середовища та умов розвитку логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія»;
- проаналізувати ефективність логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія»;
- визначити пропозиції щодо вдосконалення логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія».

Об'єкт дослідження – ПП «Транспортна компанія», основним видом діяльності якого є надання транспортних послуг.

Предметом дослідження – логістична діяльність ПП «Транспортна компанія» та шляхи її вдосконалення.

Методи дослідження. У процесі дослідження використовувалися методи синтезу, порівняльного аналізу, прогнозування також статистичні методи обробки даних.

Теоретичне, методичне та практичне значення отриманих результатів полягає у встановленні шляхів підвищення ефективності логістичної діяльності транспортного підприємства

Інформаційну базу дослідження Теоретико-методологічної частини складають публікації як вітчизняних, так і зарубіжних джерел на теми, пов'язані з логістичним менеджментом, а також матеріали періодичної тематики, документи інформативного характеру ПП «Транспортна компанія».

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Сутність і особливості логістичної діяльності підприємства

В економічній літературі є достатнє пояснення концепції логістики, це управління, контроль і нагляд за потоком ресурсів та інформації в часі та просторі від їх первинних джерел до кінцевих пунктів призначення. кінцевий споживач [9].

Логістика як наука – це методологія, яка розробляє раціональні методи управління потоками матеріалів та інформації з метою їх оптимізації. З практичної точки зору логістика - це метод організації процесів з найменшими витратами трудових і матеріальних ресурсів [16, с. 85].

Предметом дослідження логістики є оптимізація ресурсів у конкретній економічній системі при управлінні первинною та супутньою логістикою. Логістичний підхід до управління матеріальними потоками підприємства може максимально оптимізувати виконання складних логістичних операцій.

У таблиці 1.1 показано, як науковці визначають сутність поняття «логістика».

Таблиця 1.1. – Визначення поняття логістика

Автор	Поняття
1	2
Авраменко О. В.	«Логістика – наука про управління матеріальними потоками від первинного джерела до кінцевого споживача, з мінімальними витратами, пов'язаними з товарорухом і потоком інформації, що до нього відноситься» [1].
Біловодська О. А.	«Логістика – процес планування, організації та контролю всіх видів діяльності з переміщення та складування, який забезпечує проходження матеріального та пов'язаного з ним інформаційного потоку від пункту закупівлі сировини до пункту кінцевого споживання» [3].
Крикавський Є., Похильченко О., Фертч М.	«Логістика – це частково майстерність, частково теоретичні знання та практичні навички, а також інтуїтивний підхід до вирішення стратегічних завдань та проблем у сфері просування продукції від постачальника до споживача» [11].

Продовження таблиці 1.1

1	2
Хмелевський О. В.	«Логістика – наука про планування, організацію, управління, контроль та регулювання руху матеріальних та інформаційних потоків у просторі та в часі від їх первинного джерела до кінцевого споживача» [18].
Якимчук О. О.	«Логістика – це управління усіма видами потоків (матеріальними, людськими, енергетичними, фінансовими та інших.), які у економічних системах» [20].
Яременко О. Ф.	«Логістика – це наука про планування, контроль та управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними та нематеріальними операціями, що здійснюються у процесі доведення сировини, матеріалів та покупних виробів до виробничого підрозділу підприємства» [21].

Логістика — це галузь науки, котра займається плануванням, наглядом також управлінням, транспортуванням, зберіганням та іншими операціями матеріального чи нематеріального характеру. Ці операції задіяні в процесі доставки сировини, матеріалів і покупної продукції до виробничого підрозділу підприємства.

Таким чином, комплексний аналіз різних методів може зробити висновок, що логістика в широкому понятті – це наука про управління та покращення потоку матеріалів, послуг та інформації в конкретному мікро-, мезо- або мікросередовищі.

У вузькому сенсі (з точки зору бізнесу) логістика – це цілісний інструмент керування, що сприяє досягненню стратегічних, тактичних або оперативних цілей організації бізнесу завдяки своїй ефективності (з точки зору зниження загальних витрат і витрат). Задовольняти вимоги кінцевого користувача щодо якості продукції та послуг) керувати потоками матеріалів та/або послуг, а також супутніми інформаційними потоками та потоками фінансового капіталу.

Логістика передбачає здійснення логістичної діяльності, підходи до визначення сутності якої також різняться.

У науковій праці Якимчук О. О. міститься таке визначення: «Логістична діяльність – це систематична робота в галузі планування, контролю та управління транспортними, складськими та іншими матеріально-нематеріальними операціями з доставки матеріалів у виробництво, внутрішнього транспортування, забезпечення готової продукції для

спрямування покупців відповідно до їхніх інтересів і поточних потреб, а також передача, зберігання та аналітична обробка відповідної інформації про ці процеси» [20, с. 112].

На думку Хмелевського О. В., логістичну діяльність слід розглядати як «...управління організацією руху матеріальних потоків у рамках управління єдиною інтегрованою системою, що включає різні джерела, окремі стадії обробки та збуту готового продукту чи товарів, у межах якої здійснюється перехід від місцевих локальних завдань операційних підсистем до реалізації генеральних цілей цього досліджуваного підприємства» [18].

Біловодська О. А. зазначає, що логістична діяльність підприємства є «...комплексною діяльністю, що реалізується через логістичні функції, які, у свою чергу, поділяються на логістичні процеси та логістичні операції, що полягають в організованій у часі послідовності виконання окремих логістичних операцій, що дозволяє повною мірою досягти поставлених цілей розвитку логістичної системи та всього підприємства загалом» [3, с. 120].

Що стосується концепції логістичних процесів у сфері доставки товарів та продуктів від виробника чи продавця до споживача особливо точним надається визначення логістичної діяльності Авраменко О. В., згідно якому це поняття виявляється через головну мету логістики підприємства: «Логістична діяльність включає процеси в галузі своєчасного та якісного забезпечення споживачів підприємства на основі доставки його товарів у потрібне місце з найменшими витратами, внаслідок чого реалізується сукупність функцій логістичної системи підприємства» [1].

Компанії, які займаються операційно-логістичною діяльністю, мають наступні специфічні характеристики: організація транспортування вантажу від відправника до одержувача; посередник між замовником і перевізником, що надає послуги, необхідні для пошуку контрагента та відповідності істотним характеристикам і умовам перевезення вантажу; інтереси клієнтів є домінуючою сферою інтересів; довгостроковий характер відносин між клієнтом і перевізником; відповідає за всі види ризиків під час зберігання товарів на

складі та безпосереднього транспортування до місця розташування клієнта [2, с. 18].

Необхідно підкреслити той важливий факт, що на специфічні характеристики операційної та логістичної діяльності компанії впливають соціально-економічні умови конкретного регіону, де здійснюється транспортування вантажів або сухопутних послуг. Це пояснюється тим, що найбільші залізниці, дороги, трубопроводи та повітряні колії проходять на одній території.

Разом з тим, перелічені характеристики характерні для більшості великих і малих транспортних компаній і відрізняють їх від інших суб'єктів, що працюють на ринку транспортних послуг, особливо логістичних і диспетчерських компаній. Для тих суб'єктів, які мають велику мережу філій, використовують власний автопарк, використовуючи різні види вантажоперевезень, у т. ч. залізничний, водний, повітряний та автомобільний.

Отже, згідно з цим визначенням, об'єктом дослідження логістичної діяльності є організаційно-економічні відносини у сфері організації руху товарів на стадіях закупівлі продукції, її виробництва та реалізації. З цією метою необхідно вивчити загальну сутність, закономірності та основні закономірності формування та вдосконалення логістичних систем. Фактичний зміст цих заходів полягає у встановленні точних причинно-наслідкових зв'язків, факторів і закономірностей процесу товарообміну, що дозволить надалі виявляти та застосовувати на практиці найбільш ефективні організаційно-економічні методи управління матеріальними та інформаційними потоками.

1.2. Фактори впливу на логістичну діяльність підприємства

Мікро- та макрологістичні системи функціонують у специфічних середовищах. Чим складніше та динамічніше середовище, тим глибші,

масштабніші та частіші зміни відбуваються. Відповідно, логістична діяльність має бути більш гнучкою та адаптивною. Економічні спади та буми, фінансова та монетарна турбулентність, чергування періодів політичної та соціальної стабільності та нестабільності, технологічні прориви, поява інновацій та майже одночасне моральне старіння великої кількості традиційних продуктів, швидкі та радикальні зміни в економіці. баланс Сила конкурентів – усе це змушує людей адаптуватися до умов навколишнього середовища, передбачати майбутні зміни та оцінювати загрози та ризики.

Стан логістичного середовища визначається сукупністю екзогенних та ендогенних факторів [8, с. 113].

Екзогенні фактори – це фактори зовнішнього середовища, які залежать (не контролюються) від роботи логістичної системи. Ендогенні фактори – фактори внутрішнього середовища логістичної системи, які залежать від діяльності (керованої) логістичної системи. Тому для більш чіткого розуміння статусу логістики (логістичного менеджменту) на підприємстві необхідно розглянути середовище, в якому воно знаходиться – логістичне середовище підприємства, яке зазвичай поділяють на зовнішнє (макросередовище) і внутрішнє (мікросередовище).

Фактори зовнішнього (макро) середовища підприємства можна поділити на політичні, економічні, правові, технологічні, соціальні та екологічні. Політичні чинники відображають загальний політичний клімат країни та світу в цілому та мають значний вплив на бізнес-організації, визначаючи їх стратегічну (включаючи логістичну) поведінку, наприклад, з точки зору стратегічних рішень, таких як розширення або скорочення бізнесу, інвестиційна та фінансова політика, політика розподілу, імпорт та експорт, бізнес тощо.

Економічні чинники необхідно розглядати з багатьох аспектів:

– на національному загальноекономічному рівні від макроекономічних показників та показників (курс внутрішньої валюти, рівень інфляції, середні темпи зростання валового національного продукту, темпи розвитку промислового виробництва, показники фондового ринку тощо);

– галузевий і регіональний рівні (швидкості та обмеження окремих галузей і регіонів, динаміка структурної перебудови, інвестиційна політика галузей і регіонів, динаміка галузевої продуктивності праці тощо);

– ринки факторів виробництва (праця, землекористування, ринки капіталу), фінансові ринки, банківські системи;

– аналіз попиту та пропозиції на кінцевому ринку товарів і послуг, аналіз можливих конкурентів тощо.

Правові чинники визначаються законодавчими нормами. Основою правової бази логістики країни є Конституція України, Цивільний кодекс, податкове та митне законодавство, закони про банки тощо.

Кластер технологічних факторів, має велике значення для логістики, які характеризують технологічність окремих галузей, в цілому науково-технічний потенціал країни та економіку інфраструктури. В просуванні концепції логістики важливу роль відіграє ступінь розвитку транспорту, інформаційних технологій та зв'язку, автоматизованого виробництва, транспортування та обробки вантажів, мікропроцесорної техніки та електроніки. Принципове значення має впровадження нових (інноваційних) технологій та технічних засобів, які забезпечують ефективну застосування функцій логістики.

Для процвітання логістики першочергове значення також мають соціальні чинники (рух населення, структура зайнятості та вільного часу, структура трудових ресурсів, рівень культури тощо), а також фактори навколишнього середовища, які в першу чергу пов'язані з розвитком транспорту та зв'язку з метою зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, який вони справляють. У країнах ЄС, Японії, та США прийнято різні програми захисту навколишнього середовища, які безпосередньо впливають на мікро- і макрологістичні системи, що формуються, і прийняття логістичних рішень.

При аналізі зовнішніх чинників слід пам'ятати, що з-поміж них існує тісний взаємозв'язок і взаємозалежність. Ступінь впливу одного і того ж зовнішнього фактора на різні підприємства варіює в широких межах і залежить від розмірів підприємства, його належності до певної галузі, економічного

стану, адаптаційних можливостей. Тому важливо вміти оцінювати ступінь впливу кожного чинника, і навіть виділяти ті, які у перспективі можуть створити загрозу чи, навпаки, відкрити додаткові можливості розвитку підприємства. Слід вчитися мистецтву перетворювати ймовірні погрози на шанси та можливості.

Під внутрішнім середовищем розуміють сукупність відносин, що складаються всередині логістичної системи: а) між підрозділами підприємства; б) між підприємством та постачальниками, посередниками, покупцями, транспортними організаціями, контактними аудиторіями. До контактних аудиторій у цьому контексті можна віднести банки, фінансові організації, державні установи, страхові організації.

Фактори внутрішнього середовища у мікрологістичній системі пов'язані з діяльністю функціональних служб підприємства – виробничої, маркетингової, планово-економічної, фінансової, кадрової, постачальницької, збутової. Певні взаємовідносини у внутрішньому середовищі виникають між різними службами самого підприємства, а також між ними та іншими факторами внутрішнього середовища. Наприклад, постачання підприємства матеріально-технічними ресурсами займається відповідна служба, яка взаємодіє з іншими виробничими підрозділами підприємства, що беруть участь у виробничому циклі, а також з різними постачальниками за межами підприємства.

1.3. Методи та методичні підходи до аналізу логістичної діяльності підприємства

При дослідженні змісту, компонентів управління та результатів методи, що застосовуються в логістиці, можна класифікувати за походженням – економічні, математичні, евристичні, економіко-математичні та організаційно-економічні. Як наслідок, їх класифікація базується на їхньому положенні в логістиці та меті вирішення ними практичних завдань у логістиці, як з точки зору економіки, так і математики та евристики. Кожен кластер методів

складається з окремих методів. Вони складають частину їх різноманітності, яка використовується при вирішенні практичних питань.

Наведемо найбільш популярні методи у логістичній діяльності. Сутність методів у цих групах підсумовується наступним чином (табл. 1.2).

Таблиця 1.2. – Методи логістичного планування [14]

Назва методу	Класифікація методів
Економічні методи	метод балансування, цінові стратегії, ABC аналіз, XYZ аналіз, аналіз Паретто, метод 5W2H.
Математичні методи	Прогнози статичні, моделі, оптимізація та метод найменших квадрантів, усі вони використовуються для прийняття рішень в умовах невизначеності.
Евристичні методи	дерево рішень, метод Монте-Карло, метод Дельфі, «мозковий штурм», евристичні прогнози.
Економіко-математичні методи	метод центру тяжіння, планування та визначення точки беззбитковості – все це функціональний аналіз і аналіз витрат і вигод.
Організаційно-економічні методи	лідерство за цілями, стилем регулювання, стилем реагування та аналітичним стилем; метод навчання на практиці.

Коротко розкриємо сутнісну характеристику кожного методу. Економічні методи:

– цінові стратегії – середній, бальний, вартісний, за випередженням, на основі потенційних послуг ринку;

– метод Паретто – аспекти проблеми класифікуються за важливістю та зосереджуються на найважливіших аспектах;

– метод балансування – зіставлення систем показників;

– аналіз XYZ – визначення варіантів попиту на сировину та готову продукцію (сезонний, стабільний, невизначений попит);

– аналіз ABC – управління та контроль мультиноменклатурним портфелем ресурсів базується на вимірюванні його обсягу в сховищі;

– метод 5W2H (5 why's – чому, 2 how's – як) – виявлення причин відхилення від стандартів і пропозиції щодо покращення [14, с. 109].

Математичні методи:

– оптимізація – лінійне програмування або інші подібні методи, наприклад, вирішення проблем шляхом пошуку ефективних рішень, графічне лінійне

програмування обмежується класом задач із двома змінними, симплекс-метод підходить для задач, які мають більше двох змінних;

- моделювання – процес дослідження моделюється після створення випадкових моделей, якщо процес включає деревний компонент;

- прогнозування статичне – Прогнози робляться за допомогою простої регресії, множинної регресії, і прогнозування пов'язане з цим (щодо простих передбачень, множинних передбачень і прогнозування);

- імітаційне моделювання – віртуальне експериментування (алгоритм може бути реалізований за допомогою комбінації запланованих і випадкових залежностей), статистичне експериментування (створення моделей, що представляють собою статистичні властивості об'єкта);

- прогнозування асоціативне (проста регресія, множинна регресія) – використовує змінні параметри, що піддаються оцінці;

- метод найменших квадратів – призначений для побудови інтерполяційного полінома і базується на критерії мінімізації сумарної величини відхилення між реальними та розрахунковими даними [14, с. 109].

Евристичні методи:

- «мозковий штурм» – це процес генерування безкоштовних ідей і визначення проблем, причин їх виникнення, запропонованих рішень і рішень, котрі приймаються;

- Монте-Карло – це чисельний метод, який базується на отриманні великої кількості реалізацій випадкового процесу, процес потім формується з урахуванням ймовірних атрибутів, ці значення є специфічними для завдання;

- евристичні прогнози – базується на різноманітних розрахунках, які виводяться зі знань експертів та інтуїції, які є спеціалістами прогностичної професії;

- Делфі – проведення опитування експертів різних галузей для вибору найефектніших рішень;

- дерево рішень – воно схематично описує проблему та її можливі рішення, все це базується на концепції очікуваного результату [14, с. 110].

Економіко-математичні методи:

- функціонально-вартісний аналіз – комплексне дослідження логістики, яке є систематичним і передбачає розгляд функцій, властивостей і каналів створення продукту;

- визначення точки беззбитковості – це ціна, за якої дохід дорівнює собівартості, або більш формально, ціна, за якою дохід перевищує собівартість; момент, коли доходу достатньо для покриття постійних витрат, досягається, коли дохід розподіляється між сторонами;

- планування – неформальне у вигляді таблиць і графіків, які візуалізують проектні значення відносно можливостей, і математичне у вигляді методів лінійного програмування (графічне, симплексне);

- центр ваги – визначення оптимального розташування розподільного центру (вартість монтажу вважається лінійною функцією відстані та кількості продукції);

- залишок, що знижується – метод амортизації та прискореного зносу, у якому показник за період вартості розраховується за допомогою певного множення коефіцієнта на залишкову чи балансову вартість фонду [14, с. 110].

Організаційно-економічні методи:

- управління за метою – для управління персоналом, передбачає створення окремої цілі для кожного працівника;

- нормативний – система правил (нормативів) які полегшують управління персоналом.

- реактивне реагування – виводиться з однозначної асоціації багатьох ситуацій і поведінки, кожна ситуація призведе до конкретної реакції;

- аналітичний – у процесі беруть участь фахівці в галузі управління персоналом, які мають виняткову кваліфікацію.

- навчання дією – навчання колективу конкретним діям як каталізатор навчання [14, с. 111].

На основі вищезазначених методів розробляються методики, які представляють практичне застосування бізнес-процесів у вигляді розв'язуваних

задач. Загальний підхід методології полягає в перетворенні методу в конкретний процес, котрий є як конкретизованим так і деталізованим, останній з яких є алгоритмом, котрий описує спосіб виконання завдання або уся діяльність підприємства. За допомогою чисельних методик розрахунку методи спрощуються до комплексу, що дозволяє визначити продуктивність та показники роботи логістичної системи, а також ефективність прийнятих рішень. Організація ефективного управління логістикою потребує доступу до значних інформаційних даних про діяльність компанії та її оточуючих структур для аналізу та подальшого вдосконалення, а пізніше й ухвалення прийнятих управлінських рішень. Крім того, надзвичайно важливою є інтеграція діяльності служби логістичного управління з іншими управлінськими підрозділами на підприємстві.

Найбільш значимі методичні підходи, закладені в науковий базис логістичної концепції, такі.

1. Ціннісний підхід. Управління ланцюгом поставок (SCM), як концепція управління бізнесом 1980-х років, виражається через ідею спільного управління та координації матеріальних потоків між компаніями, об'єднаними єдиним технологічним ланцюгом [12, с. 202]. У процесі еволюції вона трансформувалася з наукової концепції зниження витрат у ланцюжку до концепції створення доданої вартості для споживачів, а потім перетворилася на учасника ланцюга концепцій спочатку створення цінності для споживачів, а потім створення цінності для кожен. Тому метою управління логістичним ланцюгом є створення вартості. Структура логістичного ланцюга відображає впорядковану сукупність процесів потоку. Кожен процес потоку генеруватиме певні витрати на ресурси, які потім перетворюються на результати кінцевого споживача та результати кожної ланки ланцюга. Очікується, що майбутні методи вартості дозволять сформувати нові показники та критерії для оцінки функціональності логістичних ланцюгів і систем і замінять широко використовувані методи щодо зниження витрат.

2. Концепція розвитку технології. Вона включає в себе всі тенденції, що виникають у сучасному суспільстві в контексті розвитку технологій: інформатизація, автоматизація, роботизація, цифровізація. Для виконання логістичних функцій та управління логістичними ланцюгами та системами сьогодні широко впроваджуються системи автоматизації, що дозволяють керувати ресурсами підприємства (ERP), ланцюгом поставок (SCM), транспортуванням (TMS), складами (WMS), автоматизувати відносини між компаніями. (CRM, SRM) та інші [4, с. 14]. Робототехніка вже стала реальністю у виробництві, складському господарстві та транспортній логістиці. Діджиталізація дозволяє будувати комп'ютерні моделі – цифрові двійники компанії, за допомогою яких прогнозується управління бізнес-процесами. Цифрові технології дозволяють компаніям швидко та вигідно об'єднуватися в квазісистеми, які називаються бізнес-екосистемами, вигідно використовуючи переваги інтегрованої та спільної логістики [7, с.110].

3. Системний підхід. Це базовий науковий підхід, що вивчає будову, організацію, функцію та розвиток об'єктів як цілого. Інтегральна парадигма логістики, як вказує її назва, є перекладом концепцій системного підходу до логістики та суміжних галузей. Системний підхід включає такі принципи логістики як наскрізне управління потоками, інтегральна координація, узгоджена інтеграція, створення логістичних ланцюгів та дослідження оптимальності, усі з яких є логістичними за своєю природою. Навіть оригінальний науковий підхід до обліку всіх витрат передбачає отримання синергетичного ефекту. Концепції глобалізації економіки та логістики також варто долучити до системного підходу.

Інтеграція та системний підхід є важливими у розміщенні економіки та управлінні компанією у традиційному розумінні та логістики. Як наслідок, у традиційній економіці компанія чи організація розглядається як окрема юридична особа, суб'єкт господарювання, який виробляє та продає товари та розраховує власний фінансовий стан. У логістиці компанія розглядається через поєднання всіх її видів діяльності в цілісну систему потоків.

Логістичний підхід та його парадигма призначено для інтеграції системи кожного з підрозділів компанії, котрі при цьому володіють конкуруючими цілями, інтеграцію з іншими підприємствами (будь-якого профілю – підрядниками, постачальниками, посередниками або споживачами) та прагнення до спільної економічної та будь-якої іншої ефективності в рамках асоціації цих об'єднань-систем.

4. Процесний підхід. В організаційному менеджменті процесний підхід прийшов на зміну функціональному; в Україні він почав впроваджуватися з початку 2000-х років. Процесний підхід безпосередньо включає логістичну концепцію за об'єкта управління – процесний потік. У рамках процесного підходу бізнес-модель підприємства будується на основі ланцюга руху матеріальних потоків, а також встановлюються процедури для забезпечення плавного руху потоків між підрозділами всередині підприємства та між зовнішніми структурами. Процесний підхід безпосередньо дозволяє людям зрозуміти дії, необхідні для перетворення ресурсів у цільові результати, покращує горизонтальні зв'язки на підприємстві та встановлює сфери відповідальності персоналу [6, с. 165]. У той же час процесний підхід дозволяє керувати повсякденними операціями та супутньою діяльністю, без шкоди для сфери стратегічного управління.

У вітчизняній науці та практиці все ще переважає функціональний підхід, при якому логістичні складові досліджуються окремими функціональними напрямками. Сучасні наукові дослідження пов'язують процесний підхід із системним, показуючи його доцільність в управлінні ланцюгами поставок та логістичними системами [15, с. 170].

Цей технологічний метод в основному використовується на великих промислових підприємствах та корпораціях. Компанія використовує його в поєднанні з проектним менеджментом, який передбачає структурування та оптимізацію логістичних бізнес-процесів під час реалізації окремих інвестиційних проектів.

5. Стратегічний підхід. Класичне розуміння серед практиків полягає в тому, що логістика полегшує прийняття оперативних рішень та вирішує тактичні завдання, такі як вибір виду транспорту, або ж вибір постачальника, чи розрахунок відповідних рівенів запасів. Науково ці проблеми вирішили протягом останнього століття. Сьогодні ж логістика є стратегічною наукою, практичною діяльністю. На практичному застосуванні логістична діяльність повинна бути інтегрована та маю свою стратегію розвитку компанії та довгостроковий план для раціональної організації майбутніх потоків людей. Сьогодні застосування логістичних стратегій називають необхідністю компанії для виживання на ринку в конкурентному середовищі [5, с. 108].

З наукової точки зору стратегічні підходи до логістики не представлені. Загалом це стосується стратегічного підходу до управління та розвитку логістичних засобів та систем. Як відомо, логістика як наука не має (або поки що не вибрала) власні методології, а змінюється методами, запозиченими з інших наук. Для створення науково-методологічної основи та визначення методологічних підходів до функціонування та розвитку великомасштабних економічних систем необхідний стратегічний підхід.

6. Метод маркетингу. Маркетингова думка настільки давно увійшла в логістику, що дискусія про те, яка наука була першою, а яка функціональна сфера діяльності стала пріоритетною, вже не актуальна [10]. Як науковий метод логістичного маркетингу, він характеризує спрямованість логістичного процесу на споживачів. Науково це вважається включенням споживача в логістичний ланцюг як суб'єкта, який поглинає логістичний потік та оцінює роботу всіх попередніх логістичних ланок.

У корпоративній практиці маркетингові методи реалізується шляхом формулювання послуг, клієнтоорієнтованого сервісу, побудови цілей і стандартів ефективності з урахуванням вимог споживачів, а цілями логістичними процесами є максимізація відповідності вимогам мпоживачів.

7. Поняття життєвого циклу. Запропоновану науковцями концепцію життєвого циклу прийнято розглядати як концепцію життєвого циклу продукту

в контексті парадигми логістичного маркетингу. Його доречно відокремити від маркетингового підходу, оскільки в логістиці це поняття представляє особливий погляд на управління процесами. Для логістики це поняття визначає етапи життєвого циклу продукту, які необхідно враховувати при вирішенні логістичних завдань, не тільки безпосередньо з урахуванням реалізованого продукту, але і матеріальних складових, що входять до складу цього продукту. Положення стандарту ISO розкривають сучасне значення концепції життєвого циклу продукту в логістиці та передбачають порядок обліку, коли він формує попит суспільства на цей конкретний продукт, задовольнити ці потреби та утилізувати використаний продукт [17, с. 620].

Завдяки цій концепції з'явилася нова галузь науки – зворотна логістика, яка вивчає завдання управління потоком товарів, що повертаються споживачами на утилізацію або переробку, з метою відновлення їх вартості [19, с. 57]. В даний час актуальний попит на зворотну логістику і управління життєвим циклом характерний для великих торговельних підприємств і промислових виробників технічно складної або матеріаломісткої продукції.

Концепція життєвого циклу може принести більше переваг логістиці, ніж управління зворотним потоком. Концепція життєвого циклу може надати знання для управління циклом розвитку логістики.

8. Концепція сталого розвитку. У 1992 році концепція сталого розвитку була сформульована та прийнята міжнародним співтовариством як стратегія розвитку цивілізації в 21 столітті. Під цим поняттям розуміється взаємопов'язаний, сталий і гармонійний розвиток трьох сфер економіки, суспільства і природи, раціональне використання всіх ресурсів і усвідомлення реальних потреб нинішніх і майбутніх поколінь. До стандартів функціонування та оцінки суб'єктів господарювання та логістичних систем додається екоефективність, тобто споживання меншої кількості ресурсів і виробництво більшої кількості продукції при меншому викиді забруднюючих речовин [13, с.131]. Завдяки цій концепції в сфері логістики виникла модна, але

«оригінальна» зелена логістика, або напрям науки про навколишнє середовище. Завдання зеленої логістики в науці зазвичай зводяться до таких питань, як зниження негативного впливу транспорту на навколишнє середовище, використання більш екологічних видів енергії. У прикладному плані зелена логістика також розуміється як постачання екологічних матеріальних ресурсів, а також екологічно чисте (або екологічно чисте) виробництво. безпечна) продукція та «нуль браку» у виробництві [15, с. 40]. Ця концепція переосмислює початкові принципи управління продуктивністю, загального управління якістю, безпеки та стійкості, а також підтримує та доповнює стратегічні підходи.

Таким чином, теоретико-методичні засади дослідження логістичної діяльності підприємства виступають своєрідною основою для проведення аналізу на матеріалах обраного для вивчення стану логістичної діяльності підприємства.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПП «ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»

2.1. Організаційно-економічна характеристика ПП «Транспортна компанія»

Місія ПП «Транспортна компанія» – спільними зусиллями людей, залученням нових технологій, сучасного складського комплексу надавати клієнтам логістичні послуги найвищої якості.

Основні види діяльності підприємства із зазначенням назви та коду виду діяльності за КВЕД:

- 49.41 Вантажний автомобільний транспорт;
- 45.20 Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів;
- 45.31 Оптова торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів;
- 45.32 Роздрібна торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів;
- 52.21 Допоміжне обслуговування наземного транспорту;
- 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту;
- 52.10 Складське господарство.

ПП «Транспортна компанія» – сучасний 3PL оператор на ринку логістичних послуг. Компанія займається складським зберіганням продукції, митним оформленням та надає транспортні послуги.

Загальна характеристика ПП «Транспортна компанія»:

– якість у всьому: сертифікат якості ISO9001, сертифікат управління безпекою харчових продуктів ISO 22000, успішно пройшов соціальний аудит SA8000, сертифікат IFS Logistics (міжнародний стандарт характеристик). Мета сертифікації та сприяння впровадженню стандарту ПП «Транспортна компанія» – максимально задовольнити потреби клієнтів у якісних сучасних логістичних послугах та стати лідером у сфері надання комплексних логістичних послуг;

- досвід роботи з мультибрендовими виробниками - глобальними компаніями (Volvo, Daimler AG, Saab, P&G, Suzuki);
- склад класу «А»-21-мкм для міжнародних маршрутів Е-40, що може знизити витрати на переміщення вантажів з Європи;
- наявність сучасних систем WMS Logistic Vision. Управління складом повністю автоматизовано. Оскільки процес управління складом повністю автоматизований і людський фактор знижений, система WMS забезпечує майже 100% точність обліку кількості, сорту, терміну придатності тощо під час надходження, зберігання та відвантаження;
- зручний плацдарм для розподілу товарів по Україні;
- компанія бере на себе значну відповідальність за товар, тобто мінімізує збитки, які клієнт може зазнати під час зберігання та доставки товару [22].

ПП «транспортні компанії» створюються та функціонують з метою отримання прибутку від комерційної діяльності. Клієнтам доступні основні та додаткові послуги:

Стандартні послуги:

- вантажні перевезення;
- перевезення небезпечних вантажів (DGH).

Надання службового транспорту:

- легкові автомобілі, підвищеної прохідності, має велику місткість.

Транспортне забезпечення технологічних робіт:

- механізми підйомні;
- обладнання що використовують при будівництві доріг.
- надання транспортних засобів з двигуном комунальним підприємствам.

Потенційний клієнт підписує з компанією договір, у якому описується вид і обсяг послуг. Послуги компанія, надає окремо за договорами, що укладаються на кожну послугу, і оплачуються одноразово після виконання робіт.

ПП «Транспортна компанія» укладає з замовником договір на транспортне обслуговування, в якому передбачають такі умови:

- обсяг роботи, який надає клієнт;
- транспортні шляхи;
- необхідний тип і марка транспортного засобу;
- режим і стан роботи автомобіля;
- безпека та охорона;
- своєчасна оплата за надані послуги;
- відповідальність сторін за порушення договірних зобов'язань.

Контракти, як правило, укладаються на один рік і можуть бути продовжені або переглянуті надалі. Угода визначає взаємні зобов'язання обох сторін. Зобов'язання сторін (ПП «Транспортна компанія» та сторін) полягають у забезпеченні своєчасних, якісних транспортних послуг за мінімальних ресурсів. Визначення зобов'язань сторін повинно надати чітку оцінку їх виконання. Обов'язки повинні відображати: розподіл праці між сторонами, необхідність створення хороших умов праці та вимоги національного та галузевого законодавства.

При наданні послуг автомобільного транспорту товариство керується чинним законодавством у сфері автомобільного транспорту.

Територія обслуговування: Компанія може здійснювати автомобільні перевезення по регіонах України та за її межами.

Організаційна структура управління підприємством у ПП «Транспортна компанія» є лінійно-функціональна та цей стиль управління просуває концепцію лінійних підрозділів управління, які відповідають за керівництво, і функціональних підрозділів, які надають поради, допомагають у розробці конкретних питань і підготовці відповідних рішень, програм і планів (рис. 2.1).

Лінійно-функціональна структура управління – цей стиль управління передбачає розподіл праці, що передбачає участь лінійних ланок управління в порядку командування, а функціональну – консультації, допомогу при розробці конкретних питань і підготовці відповідних рішень, програм, планів. Кожен фахівець відповідає за конкретне завдання, яке йому належить виконувати. Кожен фахівець має унікальний опис роботи.

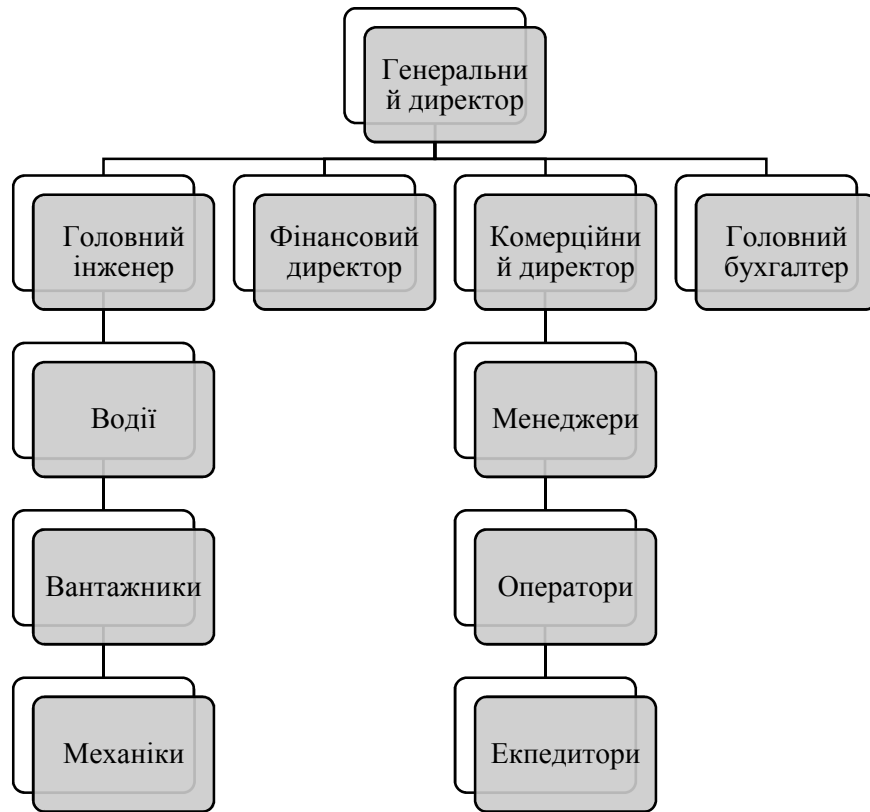


Рисунок 2.1. – Організаційна структура управління ПП «Транспортна компанія»

Наприклад, відділ бухгалтерського обліку веде облік постачальників і збирає фінансову інформацію для більшого підприємства, моделює різні підходи до скорочення витрат і збільшення доходу. У завдання комерційного директора входить підписання договорів купівлі-продажу, сприяння залученню нових постачальників-виробників обладнання, організація роботи з постачальниками: подача заявок на товар, розгляд рекламаций, організація аудиту неякісного товару, управління співробітниками, контроль витрат.

Кожен відділ компанії безпосередньо пов'язаний з генеральним директором. Кожен відділ має конкретні цілі, які повинні виконуватися тільки співробітниками відділу, які якісно і вчасно виконуються керівниками. Ефективне планування і організація роботи всіх підрозділів і співробітників компанії сприяє успішній роботі всього підприємства і досягненню поставлених цілей і завдань.

Проаналізуємо динаміку техніко-економічних показників ПП «Транспортна компанія» за даними таблиці 2.1.

Таблиця 2.1. – Аналіз техніко-економічних показників ПП «Транспортна компанія»

Показники	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Зміна			
				Абсолютна, (+/-)		Відносна, %	
				2022- 2021 рр.	2023- 2022 рр.	2022- 2021 рр.	2023- 2022 рр.
1. Виручка від реалізації, тис.грн.	41364	79250	131111	37885	51859	91,58	65,43
2. Собівартість продажів, тис.грн.	40679	75790	126387	35111	50597	86,31	66,76
3. Валовий прибуток (збиток), тис. грн.	685	3460	4724	2775	1264	405,11	36,53
4. Управлінські витрати, тис.грн.	89	91	93	2	2	2,25	2,20
5. Комерційні витрати, тис. грн.	24	28	35	4	7	16,67	25,00
6. Прибуток (збиток) від продажу, тис. грн.	572	3341	4596	2769	1255	484,09	37,56
7. Чистий прибуток, тис. грн.	433	2428	716	1995	-1712	460,74	-70,51
8. Основні засоби, тис. грн.	132	9243	42462	9111	33219	6902,27	359,40
9. Оборотні активи, тис. грн.	8791	19116	27816	10325	8700	117,45	45,51
10. Чисельність персоналу, осіб	12	16	15	4	-1	33,33	-6,25
11. Фонд оплати праці, тис. грн.	7488	10176	10080	2688	-96	35,90	-0,94
12. Продуктивність праці працюючого, тис.грн.	3447	4953,13	8740,73	1506,13	3787,61	43,69	76,47
13. Середньомісячна заробітна плата працюючого, тис. грн.	52,0	39,75	44,8	-12,25	5,05	-23,56	12,70
14. Фондовіддача, грн / грн	313,29	8,57	3,09	-304,72	-5,49	-97,26	-36,01
15. Оборотність активів	4,71	4,15	4,71	-0,56	0,57	-11,89	13,70
16. Рентабельність продажу, %	1,38	4,22	3,51	2,83	-0,71	204,86	-16,85
17. Рентабельність виробництва, %	1,40	4,40	3,63	3,00	-0,77	213,88	-17,46
18. Витрати на гривню виручки, коп	98,62	95,78	96,49	-2,83	0,71	-2,87	0,74

За даними, що у таблиці 2.1, можна дійти таких висновків. Ріст виручки у 2022 р. порівняно з 2021 р. був 37885 тис. грн чи 91,58%. Пізніше приріст в 2023 р. порівняно з 2022 р. складав 51859 тис. грн чи 65,43%. Як підсумок, за 2021-2023 р.р. цей показник збільшився на 216,97%. Отже, виторг ПП «Транспортна компанія» продемонстрував позитивну динаміку.

Загалом ПП «Транспортна компанія» здійснювало свою діяльність відносно ефективно, стабільно нарощуючи обсяги наданих логістичних послуг, що і забезпечило прибутковість здійснюваної діяльності.

2.2. Аналіз ділового середовища та умов розвитку логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія»

Темпи розвитку компанії, зростання обсягів наданих послуг та розширення географічного району перевезення вантажів значно збільшило розміри автопарку компанії, який на сьогодні нараховує 15 одиниць автотранспорту.

Проаналізуємо ділове середовище та умови розвитку логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія» за наступними складовими:

- аналіз внутрішнього середовища підприємства, тобто комплексу факторів діяльності підприємства, які є результатом управлінських рішень;
- аналіз зовнішнього середовища підприємства, а саме факторів впливу взаємодії зі споживачами, постачальниками, конкурентами, партнерами тощо;
- проведення діагностики фінансового стану методом коефіцієнтного аналізу, відстеження ключових тенденцій.

ПП «Транспортна компанія» дотримується декількох основних концепцій функціонування:

- концепція «від дверей до дверей»;
- ідея ЛІТ;
- надання послуг крос-докінгу;
- організація митного оформлення.

ПП «Транспортна компанія» є спеціалізованою службою, що сприяє перевезенню невеликих вантажів (LTL) із забезпеченням контролю та підтримки відповідного температурного режиму. Послуга поширюється по всій території Європи і призначена для задоволення потреб компаній, які займаються охороною здоров'я щодо температури, безпеки та вантажних перевезень. Послуги, які надає ПП «Транспортна компанія» своїм клієнтам включають в себе перевезення продуктів охолоджених (2-8°C) котрі не потребують особливих умов зберігання (15-25°C).

Послуги COLDCHAIN містять в собі:

- невеликі відправлення, які об'єднуються в більші (послуги LTL).
- послуги з транспортування охолодженої (2–8°C) продукції, що не потребує особливих умов зберігання (15–25°C).
- ефективна обробка вантажів і значне підвищення безпеки;
- безпека та регулювання температури за допомогою технології GPS.
- транспортування та доставка за графіком;
- короткі терміни доставки;
- централізований облік і нагляд;
- спостереження за просуванням товарів в режимі онлайн;
- Запис даних про температуру.

Щодо перевезення специфічних вантажів компанія надає:

- генеральні вантажі (LCL);
- контейнерні вантажі (FCL);
- великий і загальний;
- більш важкі корисні навантаження

За участю додаткових технологій, при відстеженні логістичної активності ПП «Транспортна компанія» на платформі міжнародних автомобільних вантажоперевезень Lardi-Trans і безпосередньому спілкуванні із експедиційним відділом вантажних перевезень підприємства вдалося визначити, що:

- надати вільний транспорт ПП «Транспортна компанія» готова лише для перевезення гуманітарної допомоги з Польщі, Німеччини, Чехії та Нідерландів,

зважаючи на складну ситуацію у зв'язку з періодичними блокадами митних пунктів польськими перевізниками;

– загалом експедиційний відділ відкритий до співпраці з новими контрагентами для розвитку якісних партнерських відносин.

Ретельний аналіз складу та можливостей транспортних засобів у автопарку компанії наведено у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2. – Характеристика автопарку ПП «Транспортна компанія» [22]

Цистерни (4 транспортних засоби)
<p>→ цистерна має ізоляційний шар, який підтримує температуру і при необхідності може нагріти або охолодити вантаж під час транспортування;</p> <p>→ об'ємом від 24 до 48 м³ з кількістю секцій від 1-ї до 6-ти, може одночасно перевозити різноманітну продукцію з різними показниками якості;</p> <p>→ оснащений автономними системами обігріву та охолодження вантажу, а також компресором, здатним витягувати вантаж під тиском.</p> <p>→ об'єм вантажу збільшується з 26000 до 34000 літрів;</p> <p>→ перевезення небезпечних вантажів (ADR L4BH)</p> <p>Транспортна продукція:</p> <p>→ продукти харчування: соки та концентрати соків, рослинні олії та жири, шоколад, харчові добавки, молочні продукти, сиропи, спиртовмісні рідини; алкоголь;</p> <p>→ кормові продукти, згідно стандартів GMP+;</p> <p>→ продукти хімічної промисловості: поверхнево-активні речовини, диспергатори, рідкі мінеральні добрива, продукти органічної та неорганічної хімії, небезпечні хімічні вантажі (2,3,8,9 категорії ADR).</p>
Тягачі та причепа (6 транспортних засобів)
<p>→ конструкція напівпричепа дозволяє згортати тент і здійснювати бічне, верхнє і заднє завантаження і розвантаження;</p> <p>→ допустима вага навантаження – 24 т;</p> <p>→ причепа виробництва Schmitz, Schwarzmüller об'ємом до 92 м³ / 33 європалети;</p> <p>→ тягачі DAF і MAN класу ЄВРО-5 і ЄВРО-6.</p> <p>Підходять для перевезення більшості видів вантажів: сільськогосподарська техніка, колгоспні вантажі, продукти харчування, будівельні матеріали, металопрокат, небезпечні вантажі ADR класу 3-9.</p>
Причепа-самоскиди (5 транспортних засобів)
<p><u>Причепа-самоскиди:</u></p> <p>→ обладнані гідравлікою, з об'ємом від 45 до 70м³, допустима вага навантаження – 25 т.</p> <p>Підходять для перевезення:</p> <p>→ насипучі вантажі зерна та олії: соняшник, пшениця, кукурудза, ячмінь, овес, горох та ін.;</p> <p>→ продукти переробки зернових і олійних культур: макуха, шрот, лушпиння соняшника,</p> <p>→ продукція для столярної промисловості та будівельних сипучих матеріалів: щєбінь, метал, пісок, асфальтні суміші.</p>

Зважаючи на дію «транспортного безвізу» з ЄС з 14 червня 2022 року, що усуває необхідність отримання українськими транспортними компаніями

відповідних дозволів як на прямі, так і на непрямі перевезення, їх кількість значно зросла, як і опанування нових географічних напрямків, проте вищезазначена інформація вказує на пріоритетність західноєвропейського сегменту перевезень для країн Прибалтики тощо. За даними ПП «Транспортна компанія» загальна кількість перевезень за 2023 рік становить: на Польщу – 150, на Чехію – 21, на Нідерланди – 42, на Німеччину – 10, також по Україні – 32 перевезення.

Зокрема, у 2022 році збільшилась частка доходів від перевезень автоцистернами, а частка від перевезень причепами-самоскидами та тягачами відповідно скорочується. Рентабельність транспортно-експедиторських послуг лишається невисокою через суттєві поточні витрати. Виявлена тенденція, що ПП «Транспортна компанія» більшою мірою спеціалізується на перевезенні охолоджених продуктів. При цьому структура надання транспортно-експедиційних послуг суттєвих змін не зазнала.

Щодо накопичення продукції, послуги компанії не обмежуються простим зберіганням продукції, а також містять в собі пакування, індивідуалізацію та передпродаж. Починаючи з попереднього комплектування, фірмового пакування, виробництва на вимогу, відстрочки доставки, комплектування та попереднього продажу в усіх галузях, компанія намагається знизити витрати, скоротити запаси та покращити співвідношення попиту і пропозиції.

Надання цих послуг на складі клієнта для його продукції знижує витрати та усуває додаткові ланки в ланцюжку поставок. Відсутність тимчасових витрат, пов'язаних з доставкою продукції до місця пакування, означає, що клієнт матиме можливість скоротити час, необхідний для виконання вимог клієнтів, і зменшити кількість запасів. Завдяки тому, що ПП «Транспортна компанія» береться за ці проекти, клієнти можуть розраховувати на найвищий рівень сервісу, який забезпечує робота з провідними фахівцями у сфері контрактної логістики. З вищесказаного можна зробити висновок, що «Транспортна компанія» є лідером у сфері вантажоперевезень, логістичного

обслуговування, складського обслуговування та просування нових методів логістики.

ПП «Транспортна компанія» активно практикує концепцію корпоративної соціальної відповідальності та інтегрує соціальні та екологічні питання у свою діяльність. Основним принципом корпоративної екологічної політики є контроль за дотриманням гранично допустимих норм викидів забруднюючих речовин, затверджених умовами дозволу на викиди.

Основною метою кадрової політики підприємства є підтримка збалансованої чисельності та якісного персоналу в його розвитку з урахуванням запитів підприємства, чинного законодавства та потреб ринку. Структурний склад персоналу підприємства у досліджуваному періоді зазнав несуттєвих змін (рис. 2.2).

У 2022–2023 рр. збільшується кількість водіїв, що також відображає збільшення надання послуг міжнародних перевезень та розширення автопарку.

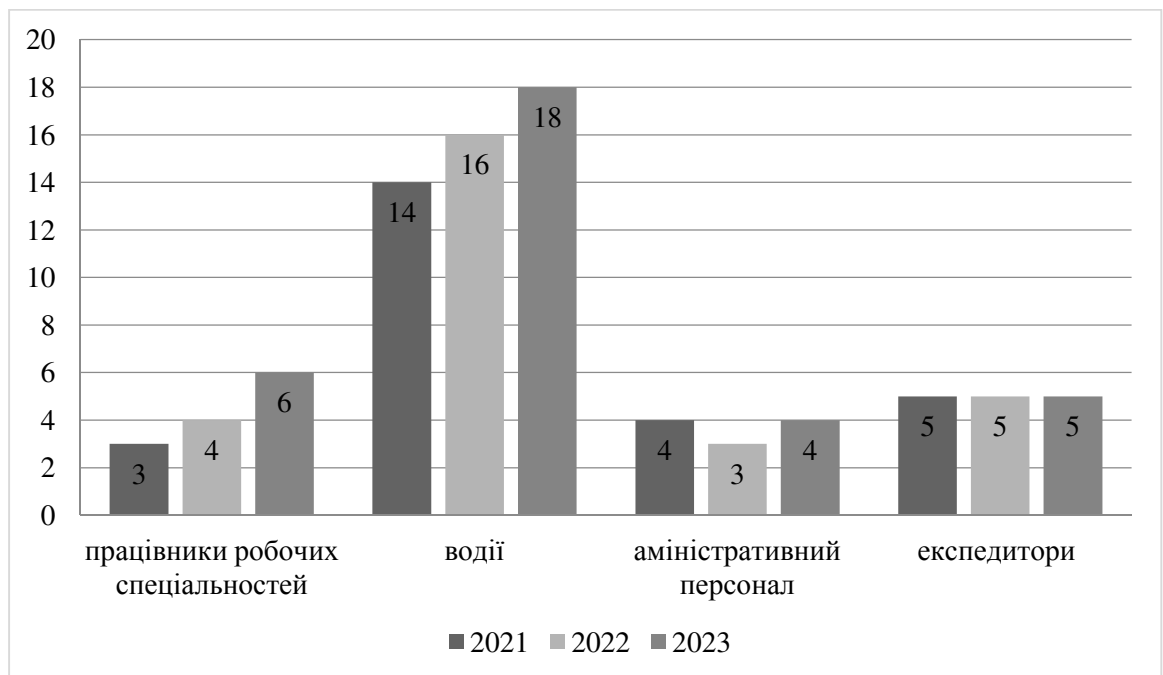


Рисунок 2.2. Склад персоналу ПП «Транспортна компанія» 2021–2023 рр.

У 2023 році сфера надання додаткових послуг, зокрема діяльність СТО, стане більш значимою, що цілком збільшує частку доходу, отриманого від цієї

сфери діяльності та кризою в міжнародній економіці, під час якої внутрішній ринок був більш прибутковим. Стабільна кількість експедиторів є результатом постійного навчання цих фахівців, тому потреби в залученню нових працівників не виникає.

Основними постачальниками ПП «Транспортна компанія» та формування запасів комплектуючих і запасних частин, за даними сервісу Import Genius є [23]:

P.W Autos Sp. Z.O.O. – польська компанія, яка займається дистрибуцією запчастин для комерційних автомобілів, причепів, напівпричепів від Швеції, вони забезпечують запчастини до двигунів;

Opoltrans – польський дистриб'ютор автозапчастин, що постачає гумометалеві запчастини;

P.P.U.H «Nova» – польська компанія, що постачає підприємству напівпричепи-самоскиди;

TWS Tankcontainer-leasing GmbH & Kg – німецька компанія, що постачає підприємству контейнери-цистерни;

MAN Truck & Bus AG – найбільше дочірнє підприємство корпорації MAN SE, що є одним із провідних міжнародних виробників і постачальників комерційних транспортних засобів. Є постачальником тягачів DAF і MAN класу ЄВРО-6 і ЄВРО-5.

Структурний розподіл імпортованих відвантажень від постачальників демонструє налагоджений характер торгівельних відносин з компаніями-лідерами в ЄС та дистриб'юторами. Які є стабільними завдяки здійсненню перевезень, які безпосередньо забезпечуються компанією. Особливістю вітчизняного транспортно-логістичного ринку є те, що в умовах постійної невизначеності та наслідків кризових ситуацій, компанії успішно диверсифікують свою діяльність, що підвищує ефективність логістичних послуг по всьому ланцюгу поставок та враховує вимоги безпеки та ефективності перевезень.

Така структура демонструє налагоджений характер торгівельних відносин з компаніями-лідерами в ЄС та дистриб'юторами. Які є стабільними завдяки

здійсненню перевезень, які безпосередньо забезпечуються компанією. Особливістю вітчизняного транспортно-логістичного ринку є те, що в умовах постійної невизначеності та наслідків кризових ситуацій, компанії успішно диверсифікують свою діяльність, що підвищує ефективність логістичних послуг по всьому ланцюгу поставок та враховує вимоги безпеки та ефективності перевезень.

Конкурентами ПП «Транспортна компанія» на ринку логістичних міжнародних перевезень є:

- ТОВ «Транс Імперія»;
- ПП «Д-ТІМ»;
- ТОВ «88 Логастікс»;
- ТОВ «Делівері»;
- ПП «Транс- Атлас»;
- ТОВ «Леонтъев»;
- ТОВ «ВЛК»;
- ТОВ «Волинь логістика».

Діагностика фінансового стану ПП «Транспортна компанія» забезпечить комплексну характеристику та аналіз основних тенденцій розвитку виробництва, збуту та, головне, фінансових можливостей компанії, що в подальшому допоможе виявити та спрогнозувати питання щодо системи логістики для прийняття ефективних рішень щодо фінансів компанії.

Основними завданнями фінансової діагностики є: встановлення типових закономірностей змін фінансових показників, порівняння результатів з очікуваними значеннями чи нормами, оцінка результатів або виявлення можливостей для покращення. Для проведення діагностики фінансового стану слід виділити групи показників, які характеризують ліквідність і життєздатність підприємства, фінансову стійкість підприємства, ділову активність підприємства та прибутковість підприємства. Аналіз показників фінансової стійкості та платоспроможності ПП «Транспортна компанія» у 2021–2023 рр. наведено у таблиці 2.3.

Таблиця 2.3. – Аналіз показників платоспроможності та фінансової стійкості
ПП «Транспортна компанія» у 2021–2023 роках

Показники	Нормативне значення	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Відхилення			
					2022р./2021р.		2022р./2023р.	
					(+/-)	%	(+/-)	%
Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття)	> 1	0,80	1,20	0,81	0,40	18,85	-0,39	-15,9
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,35-0,4	0,74	0,90	0,69	0,16	12,0	-0,11	-12,4
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	> 0,2	0,045	0,045	0,030	0	-0,1	-0,015	-23,7

Фінансово стійким можна вважати таке підприємство, що за власні кошти спроможне забезпечити запаси й витрати, своєчасно розраховуватися з боргами. Результати дослідження свідчать, що не всі показники відповідають нормативним значенням, котрі свідчать про дефіцитну фінансову стійкість компанії та його погану спроможність повертати кредити. Однак у 2022 р. ситуація була краще, порівняно з іншими періодами. Це свідчить, що компанія зменшила відсоток позикових коштів, спрямованих на фінансування.

Ділова активність компанії проявляється у швидкості обертання активів. Такий аналіз включає дослідження коефіцієнтів фінансового руху та динаміку цих коефіцієнтів, які вважаються відносними показниками фінансової діяльності компанії. Дані аналізу показників ділової активності ПП «Транспортна компанія» 2021–2023 роках розглянемо у таблиці 2.4.

Таблиця 2.4. – Розбір даних ділової активності у ПП «Транспортна компанія»
2021–2023 роках

Показники	Нормативне значення	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Відхилення			
					2022р./2021р.		2023р./2022р.	
					(+/-)	%	(+/-)	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Коефіцієнт оборотності активів	↑	4,71	4,15	4,71	-0,56	-11,9	0,57	13,70
Коефіцієнт оборотності запасів	↑	9,746	8,753	23,957	-0,257	-5,1	3,22	18,4

Продовження таблиці 2.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	↑	4,416	4,674	14,348	0,257	2,9	2,5	26,75
Коефіцієнт оборотності обігових коштів	↑	1,341	3,398	2,769	0,358	13,3	1,7	31,5
Тривалість одного обороту активів, днів	↓	202,7	370,4	103,6	-17,5	-4,3	-81,55	-22,0
Тривалість одного обороту запасів, днів	↓	9,25	20,6	7,5	1,05	5,7	-2,8	-13,6
Тривалість одного обороту дебіторської заборгованості, днів	↓	20,4	38,5	12,55	-1,15	-2,8	-6,7	-17,4
Тривалість одного обороту обігових коштів, днів	↓	67,1	105,9	32,5	-14,15	-10,5	-20,45	-14,3

Інформація в таблиці показує, що більша частина обороту припадає на запаси, що свідчить про їх швидку оцінку та ефективне управління. Крім того, оскільки кількість послуг, що надаються, і прибутковість компанії зростає, можна стверджувати, що обсяг запасів достатній, а випадки збою в операційному процесі відсутні. Серед активів підприємства, товарно-матеріальних цінностей і оборотних коштів вони мають найменший річний оборот, що призводить до того, що підприємство має найвищий термін їх повернення. Як правило, це може вимагати додаткових фінансових зобов'язань. Проте всі показники мають позитивну динаміку зростання, і протягом 2023 року бізнес-ситуація ПП «Транспортна компанія» матиме суттєве покращення.

З метою відстеження основних тенденцій діяльності проаналізуємо фінансові результати ПП «Транспортна компанія» (табл. 2.5).

Таблиця 2.5. Аналіз фінансових результатів ПП «Транспортна компанія» у 2021–2023 роках

Показники	Роки			Відхилення			
				2022р./2021р.		2023р./2022р.	
	2021 р.	2022 р.	2023 р.	(+/-)	%	(+/-)	%
1	2	3	4	5	6	7	8
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, тис. грн.	41364	79250	131111	37886	91,59	51861	65,44
Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	40679	75790	126387	35111	86,31	50597	66,76

Продовження таблиці 2.5

1	2	3	4	5	6	7	8
Валовий прибуток, тис. грн.	685	3460	4724	2775	405,11	1264	36,53
Адміністративні витрати, тис.грн	89	91	93	2	2,25	2	2,20
Інші операційні витрати, тис. грн	24	28	35	4	16,67	7	25,0
Прибуток від операційної діяльності, тис. грн.	572	3341	4596	2769	484,09	1255	37,56
Чистий прибуток, тис. грн.	433	2428	716	1995	460,74	-1712	-70,51

Проведений аналіз динаміки фінансових результатів логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія» демонструє наступне:

– чистий дохід від договорів з клієнтами протягом досліджуваного періоду системно зростає: у 2022 році відносно з 2021 роком зріс на 91,59%, а у 2023 порівняно з 2022 роком на 65,44%;

– собівартість реалізованої продукції також суміжно зростає: у 2022 році порівняно з 2021 роком на 86,31%, у вартісному виразі становить 75790 тис. грн, та у 2023 році порівняно з 2022 роком на 66,76% або 50597 тис. грн;

– помітно, що у 2022 році темп приросту доходу від реалізації є дещо вищим, аніж темп приросту собівартості реалізованої продукції, внаслідок чого валовий прибуток підприємства стрімко зростає. У 2023 році темп приросту собівартості реалізованої продукції вищий, аніж темп приросту доходу від реалізації на 1,32%;

– адміністративні витрати ПП «Транспортна компанія» в досліджуваному періоді зростають на 2,25% у 2022 році та на 2,20% у 2023 році;

– інші операційні витрати зростають на 16,67% у 2022 році та на 25,0% у 2023 році; така тенденція пояснюється тим, що протягом року менеджментом компанії було прийнято рішення проведення уцінки основних засобів, згідно якої частина основних засобів була переведена у відділ продажів;

– прибуток від операційної діяльності у 2022 році зростає на 484,09%, а у 2023 році на 37,56%, що спричинено значними темпами росту валового прибутку;

– чистий прибуток підприємства змінюється нерівномірно: зростає на 460,74% у 2022 році і скорочується у 2023 році на 70,51%.

Таким чином, протягом досліджуваного періоду ПП «Транспортна компанія» ефективно управляла всіма видами ресурсів, хоча тенденції стійкого зростання характерні для динаміки виручки від реалізації, собівартості реалізованої продукції та загального прибутку найбільшою мірою, що свідчить про те, що логістична система компанії є гнучкою та здатною адаптуватися до викликів зовнішнього середовища.

2.3. Аналіз ефективності логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія»

Розглянемо ефективність системи транспортного обслуговування ПП «Транспортна компанія». 2023 року ПП «Транспортна компанія» уклало держконтракт на транспортні послуги. Організація ПП «Транспортна компанія» була частиною першої державної угоди, яка була оцінена в 29990000 дол США. Крім того, було укладено 20 додаткових договорів з різними компаніями. Усі договірні зобов'язання виконано на 100%. Загальний обсяг наданих послуг становив 121605,3 тис. грн (табл. 2.6).

Таблиця 2.6 – Структура витрат на виконані послуги у ПП «Транспортна компанія»

Елемент витрат	Сума, тис.грн				Структура витрат, %		
	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Відх.	2021 р.	2023 р.	Відх.
Змінні витрати							
Матеріали, тис. грн.	3346,0	3456,0	3854,9	+508,9	9,44	3,32	-6,12
Запасні частини, тис. грн.	7621,4	7752,3	7895,4	+274,0	21,50	6,79	-14,70
Автошини, тис. грн.	4302,5	5352,3	5376,0	+1073,5	12,13	4,63	-7,51
Паливо та ПММ, тис.грн	12780,1	36795,1	85143,8	+72363,7	36,04	73,26	+37,21
Разом, тис. грн.	23747,50	48003,4	96894,1	+73146,6	66,98	83,36	+16,39
Постійні витрати							
Заробітна плата, тис. грн	7488	10176	10080	+2 592	18,83	8,29	-10,54
Відрахування із зарплати, тис. грн.	2995,2	4070,4	4032,0	+1036,8	7,53	3,32	-4,21
Орендна плата, тис. грн	814,3	840,0	880,5	+66,2	2,05	0,72	-1,33
Інші витрати, тис. грн.	296,9	3049,6	3423,5	+3126,6	0,75	2,82	+2,07
Податки, тис. грн.	114,4	668,2	919,2	+804,8	0,29	0,76	+0,47
Разом постійних, тис. грн.	11708,8	18804,2	19335,2	+7624,4	33,02	16,64	-16,39
Усього витрат, тис. грн.	35456,3	66807,6	116229,3	+80773,0	100	100	100

З таблиці видно, що для підприємства протягом цього часу витрати на виробництво зросли більш ніж на 80773,0 тис. грн, або на 100% проте фактична вартість однієї автомобільної години змінилась несуттєво. Максимальна перевитрата за статтею «Паливо та ПММ» 72363,7 тис. грн, за статтею «Автошини» вона становила 1073,5 тис. грн, що пов'язано із зміною пробігу автотранспортних засобів. За пунктом «матеріали» натомість 3346 тис. грн у 2021 році витрачено 3854,9 тис. грн, збільшення склало в 2023 р. 508,9 тис. грн. Крім того, додаткові витрати на запчастини оцінені в 274,0 тис. грн. Важливо враховувати, що ефективність транспортних послуг залежить від кількості та якості складу устаткування. У цей період оренда обладнання була застарілою (використовувалася понад 8 років); в результаті зросла кількість матеріалу, що витрачається на одиницю обладнання цієї групи збільшилась майже на 20% у 2023 році порівняно з 2021 роком. Перевитрата коштів зумовлена збільшенням обсягів наданих транспортних услуг, що у свою чергу зумовлено зростанням обсягів перевезень наземними видами транспорту через блокування портів України в умовах військового стану.

ПП «Транспортна компанія» виплатило працівникам 10080 тис. грн замість 7488,0 тис. грн у 2021 році. Стаття «Заробітна плата» щодо підвищення заробітної плати та чисельності працівників була перевитрата коштів на 2592,0 тис. грн. У статті «Відрахування із заробітної плати» задокументовано збільшення на 1036,8 тис. грн.

Обсяг спожитої електроенергії та тепла збільшився внаслідок зміни джерела води та тривалих низьких температур. Це призвело до перевитрати коштів за категорією «Інші витрати», яка у 2023 році порівняно з 2021 роком оцінена у 3126,6 тис. грн.

Зростання відбулося також за статтею «Податки» на 804,8 тис. грн і статтею «Орендна плата» у розмірі 66,2 тис. грн.

Сума постійних витрат зросла на 7626,4 тис. грн, а змінні витрати збільшилися на 73146,60 тис. грн.

Діагностика показала, що навіть незначне збільшення витрат на ці статті може призвести до збільшення вартості транспортних послуг, що може призвести до фінансово згубних результатів, тому необхідні додаткові кошти для покриття фінансових наслідків цього результату. Процес раціоналізації витрачання бюджетних коштів зумовлений, перш за все, усуненням перевитрати, яка є фактичною собівартістю транспортних послуг у поточній господарській діяльності організації. Крім того, вони повинні зрозуміти, як знайти та використати внутрішні фінансові резерви організації, щоб збільшити прибуток компанії та покращити використання бюджету компанії.

Аналіз технічних переваг компанії має вирішальне значення для вдосконалення організаційних і технічних аспектів. Важливим фактором забезпечення стабільної роботи автомобіля є технічний стан автомобіля. Його стан визначається системою техніко-експлуатаційних показників, які характеризують обсяг і якість виконуваних завдань. [30, с. 122].

Головні технічні показники роботи ПП «Транспортна компанія» за 2021–2023 р. представлені в таблиці 2.7.

Таблиця 2.7 – Основні технічні показники роботи ПП «Транспортна компанія» за період 2021–2023 рр.

Показники	2021 р.	2022 р.	2023 р.		Відхилення	
			План	Факт	Абс.	Відн.
1. Середньооблікова чисельність техніки, од.	14	14	16	15	+2,0	+0,29
2. КТГ	0,78	0,78	0,80	0,80	0,0	0,0
3. КВП	0,55	0,55	0,55	0,54	-0,01	-1,85
4. Об'єм послуг, тис. маш.-год	1574,2	1566,1	1504,2	1537,2	+34,0	+2,3
5. Загальний пробіг, тис. км	40299,3	40354,9	41152,3	41266,1	+113,9	+0,29

У таблиці стає зрозуміло, що за даний період первинні показники обсягу послуг у машино-годинах склали 102,3%; а за (КВП) коефіцієнтом використання парку – 54-55%; за валовим доходом – 100,4%.

Через вимоги клієнтів і постійну зміну кількості відправлень фактична загальна відстань на 0,29% перевищує заплановану, яка становить 113,9 тисяч кілометрів.

Через більшу тривалість дня на лінії в результаті збільшення фактичного обсягу роботи, на ПП «Транспортна компанія» відбулося перевиконання обсягу послуг.

У ПП «Транспортна компанія» діє система планово-попереджувального ремонту поточного ремонту рухомого складу, яка забезпечує постійний коефіцієнт технічної готовності (КТГ). В 2023 році КТГ машин трохи покращився, він являє собою 0,80.

Якщо ж рухомий склад не вивільняється повністю, транспортна схема порушується, що часто призводить до зриву робочого часу водіїв, таким чином негативно впливаючи цим на заплановану продуктивність ремонту парку та створюючи непотрібне збільшення коефіцієнтів відкритого фактра, як показано у таблиці 2.8.

Таблиця 2.8 – Співвідношення коефіцієнта використання парку та коефіцієнта технічної готовності ПП «Транспортна компанія»

Показники	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Відхилення		Темп росту	
				2022р./ 2021р.	2023р./ 2022р.	2022р./ 2021р.	2023р./ 2022р.
КВП	0,55	0,55	0,54	0	-0,01	100	98,15
КТГ	0,78	0,78	0,80	0	0,02	100	102,60
Співвідношення КВП та КТГ	0,80	0,80	0,77	0	-0,04	100	95,71

Результати дослідження показали, що у 2023 році КВП був меншим за показник 2021 року. Залежно від коефіцієнта технічної готовності та коефіцієнта використання автопарку кількість показників буде зменшуватися, але розрив між ними все одно буде невеликим.

Показники КТГ у 2023 році зріс на 2,6% порівняно з показником 2021 року.

Наявні варіанти поточної ситуації: відсутність запчастин, відгул в очікуванні ремонту, наявність активаційних днів, присвячених кліматичним умовам, невиконання робіт клієнтів внаслідок відмови замовника від запланованого обсягу робіт, недоотримання запланованого бюджету у їхньому транспортному обслуговуванні.

Визначити ймовірність підвищення КВП можна, дослідивши звіт машино-днів (табл. 2.9).

Таблиця 2.9 – Аналіз балансу машино-днів ПП «Транспортна компанія» за 2021–2023 роки

Показники	2021 р.	2022 р.	2023 р.		Відхилення		% виконання
			План	Факт	Абсолютне	Відносне	
Середньооблікова кількість техніки	14	14	16	15	+2	+0,28	99,7
Машино-дні у господарстві	5126	5126	5858	5493	365	-0,26	99,7
Машино-дні у роботі	3500	3500	4000	3750	-250	-1,74	98,3
Машино-дні в простій	1626	1626	1858	1743	-115	+1,46	101,5
в тому числі:							
а) у технічно несправному стані	156	152	100	158	58	+0,15	100,1
з них:							
- у ремонті	60	58	50	62	-12	-5,05	95,0
- в очікуванні ремонту	6	5	0	6	+6	0	0
б) у справному стані - всього	5000	4996	5758	5335	-423	+2,55	102,6
з них:							
- вихідні та святкові	1400	1400	1600	1500	-100	-3,8	96,2
- Відсутність роботи	226	226	426	326	- 100	0	0

В 2022 році машина простоювала на 1,46% більше днів, ніж планувалося, демонструючи продовження тенденції зростання за всіма показниками при порівнянні років. Фактичний простій обладнання в справному стані перевищив планове значення на 2,55%: через відсутність роботи та наявність активних днів, свят, вихідних. Це означає, що компанія має простої машини.

Виробничі потреби та виконання договірних зобов'язань призвели до того, що ПП «Транспортна компанія» у 2022 році взяла в лізинг один автомобіль. Середній вік орендованого парку – 5 років. Порівняно з 2021 роком відбулося збільшення на одну одиницю.

Подробиці щодо цих витрат і доходів наведено в таблиці в 2.10, де представлені зміни норм; ці показники мають значення для транспортних компаній з техніко-економічної точки зору.

Таблиця 2.10 – Темпи зростання прибуткової ставки та собівартості послуг
ПП «Транспортна компанія» за 2021–2023 рр.

Показники	1 машино-час				1 тонна вантажу			
	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Темп росту	2021 р.	2022 р.	2023 р.	Темп росту
Прибуткова ставка	428,90	421,32	418,89	97,4	36,81	36,93	37,11	100,8
Собівартість послуг	418,04	420,01	426,5	101,8	35,78	35,97	36,23	101,3

У процесі аналізу даних таблиці видно, що показник прибутку знизився з 429,89 грн у 2021 році до 418,89 грн за 1 машино-годину у 2023 році. Це є негативним аспектом у діяльності підприємства. Собівартість за період, що розглядається, зросла і складає у 2023 році 426,5 грн за 1 машино-год, що на 1,8% більше, ніж у 2021 році.

Показники рентабельності підприємства узагальнюють і повністю відображають кінцеві результати використання підприємством практично всіх ресурсів за певний період часу. Чим вищий рівень рентабельності, тим вищий рівень окупності витрат або рівень використання ресурсів, тобто тим вища ефективність логістичної діяльності підприємства, оскільки тим більший прибуток отримується на одиницю вкладених ресурсів. Аналіз рентабельності наведено у таблиці 2.11.

Таблиця 2.11. – Діагностика показників рентабельності ПП «Транспортна компанія» у 2021–2023 роках

Показники	Роки			Відхилення	
	2021 р.	2022 р.	2023 р.	2021р./2022р	2022р./2023р.
				(+/-)	(+/-)
Рентабельність продукції, %	0,523	0,885	1,227	0,362	0,342
Рентабельність активів, %	0,437	0,874	1,305	0,436	0,431
Рентабельність необоротних активів, %	0,637	1,263	2,197	0,626	0,934
Рентабельність оборотних активів, %	1,286	2,762	4,807	1,476	2,045
Рентабельність виробництва, %	0,426	0,867	1,533	0,441	0,666
Рентабельність продажів, %	0,479	0,813	0,868	0,333	0,055
Рентабельність власного капіталу, %	0,557	1,071	1,941	0,514	0,869

Протягом досліджуваного періоду спостерігалось поступове зростання всіх показників рентабельності. Найвищі темпи зростання відображають динамічні зміни рентабельності необоротних активів і оборотних активів, рентабельності власного капіталу. Тобто інвестування фінансових ресурсів в основні та оборотні кошти компанії для формування власного капіталу з найвищим рівнем прибутку.

Отже, можна надати стислий підсумок отриманих результатів, а також зробити висновки та визначити будь-які проблеми в рамках роботи ПП «Транспортна компанія». Головна проблема у старінні автомобільного парку, через що відбувається збільшення витрат на послуги з технічного обслуговування та ремонту автомобілів. У той час як погодинна виручка автопарку знизилася, відбулося помітне збільшення виручки за тонну вантажу, що позитивно впливає на загальний фінансовий результат. Подорожчання години роботи автомобіля є згубним моментом, який свідчить про надмірні витрати матеріальних і трудових ресурсів на підприємстві, а також про зменшення ресурсів, що спрямовуються на розширення обсягів робіт у розвитку та виробництві автомобільного транспорту.

Підвищення вартості тонни вантажу дуже збиткове для підприємства, оскільки конкретно цей процес характеризується потребою в більшій кількості матеріалів і праці.

Виходячи з наданої інформації, можна зробити висновок про зростання витрат на утримання автопарку ПП «Транспортна компанія», внаслідок чого підприємство потребує підвищення вартості послуг. Це, у свою чергу, негативно впливає на їх конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг. Загалом можна стверджувати про низьку ефективність логістичної діяльності підприємства. Це вимагає пошуку шляхів удосконалення його логістичної діяльності.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Логістична діяльність – ключова складова будь-якого типу економіки, що забезпечує видобуток та обробку ресурсів, виробництво, обмін та споживання товарів, послуг та інформації. Логістична функція здійснює процеси як: визначення кількості, оптимізації маршрутів та відстані переміщення, умови та порядку зберігання, складування, циклічність, час та місце доставки, безпека, інформаційне забезпечення та інше. Чітке планування, організація, виконання та постійний контроль на усіх етапах є запорукою оптимального проходження створених процесів, досягнення очікуваних результатів і, як наслідок – отримання передбаченого фінансового результату та його подальше покращення за рахунок оптимізації.

Метою роботи є теоретико-методичне обґрунтування та розробка заходів вдосконалення логістичної діяльності підприємства.

В першому розділі роботи «Теоретико-методичні засади дослідження логістичної діяльності підприємства» визначено сутність та особливості логістичної діяльності підприємства, фактори впливу на логістичну діяльність підприємства, а також методи та методичні підходи до аналізу логістичної діяльності підприємства.

Підсумовуючи результати аналізу змісту наукових публікацій вчених сучасності щодо тлумачення сутності поняття «логістична діяльність», можемо стверджувати, що її слід тлумачити як вид діяльності, що передбачає планування, контроль та управління транспортними, складськими та іншими матеріально значимими операціями з моменту доставки матеріалів у виробництво до моменту доставки продукту чи послуг до покупців відповідно до їхніх інтересів і поточних потреб.

Проте, на ефективність реалізації логістичної діяльності впливають численні фактори, які слід поділяти на екзогенні та ендогенні. Фактори зовнішнього (макро) середовища підприємства пропонується поділяти на

політичні, економічні, правові, технологічні, соціальні та екологічні. Фактори внутрішнього середовища у мікрологістичній системі пов'язані з діяльністю функціональних служб підприємства – виробничою, маркетинговою, фінансовою, кадровою, постачальницькою, збутовою.

Розглянуті в роботі наукові підходи до аналізу логістичної діяльності підприємства, зокрема системний, стратегічний, маркетинговий, процесний, ціннісний, а також концепції життєвого циклу, сталого розвитку та технічного розвитку пропонується доповнювати практичними методами, які в комплексі забезпечують досягнення цілей логістичної діяльності підприємства.

В другому розділі роботи «Аналіз логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія»» дано загальну організаційно-економічну характеристику досліджуваного підприємства, здійснено аналіз ділового середовища та умов розвитку логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія», здійснено аналіз ефективності здійснення його логістичної діяльності.

Для подальшого аналізу обрано ПП «Транспортна компанія» – сучасного 3PL оператора на ринку логістичних послуг. Встановлено, що компанія надає сертифіковані послуги зі складування та транспортування, які відповідають європейським стандартам, також здійснює митно-брокерське обслуговування.

Аналіз техніко-економічних показників ПП «Транспортна компанія» показав, що у 2021–2023 роках підприємство значно наростило обсяги виручки від наданих логістичних послуг, отримувала значні валовий та чистий прибутки. Серед тенденцій зміни показників слід відмітити значне зростання продуктивності праці, стабільно високу оборотність активів, низькі показники рентабельності діяльності, зумовлені значною витратомісткістю послуг. Це, значною мірою, було зумовлено впливом військового стану в країні.

Аналіз ділового середовища та умов розвитку логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія» показав, що компанія в діяльності дотримується таких логістичних концепцій як JIT (політики постачання, що визначає доставку товаро-матеріальних цінностей та надання послуг в очікуваний час), DTD (концепція «від дверей до дверей»), а також надання послуг з крос-докінгу

та митне брокерство. Основними послугами є послуги з консолідації дрібних відправлень (LTL) та послуги з транспортування охолоджених продуктів, що не потребують спеціальних умов зберігання. ПП «Транспортна компанія» володіє власним автопарком і здійснює перевезення як по Україні, так і по території континентальної Європи. Є конкурентоспроможною компанією, яка враховує вимоги безпеки та ефективність перевезень.

Проте, аналіз фінансового стану підприємства демонструє недостатню його фінансову стійкість та погану спроможність повертати кредити, помірну ділову активність і задовільні фінансові результати діяльності.

Аналіз ефективності логістичної діяльності ПП «Транспортна компанія» виявив, що в досліджуваному періоді суттєво зростали як сума постійних витрат (7626,4 тис. грн), так і змінні витрати (на 73146,60 тис. грн). Динаміка основних технічних показників роботи склала: у машино-годинному обрахунку послуг на -102,3%, та (КВП) – коефіцієнт використання парку – 55–54%; за валовим доходом – 100,4%.

Протягом досліджуваного періоду спостерігалось поступове зростання показників рентабельності. Найвищі темпи зростання відображають динамічні зміни рентабельності необоротних активів і оборотних активів, рентабельності власного капіталу. Приємним фактом покращення фінансового результату є збільшення прибутку та тонну вантажу на фоні зниження прибутку на тонно/годину по автомобільному парку. Неприємним виявився факт збільшення вартості роботи на годину, що вказує на перевитрату товаро-матеріальних цінностей та затраченого часу праці людей і як наслідок – зменшення ресурсу для підвищення обсягів робіт з розвитку послуг автомобільного транспорту. Збільшення вартості на кожну тонну переміщеного вантажу є особливо небезпечним та не вигідним, зважаючи на ріст витрат товаро-матеріальних цінностей та трудових ресурсів. Слід відмітити низьку ефективність логістичної діяльності підприємства, що вказує на необхідність її вдосконалення.

Керівництво ПП «Транспортна компанія» знаходиться у постійному пошуку нових рішень та їх впровадженню у діяльності компанії, яскравим прикладом має стати забезпечення так званої «простоти доставки». Простота та зручність методу у взятті транспортною компанією попередньо узгодженої відповідальності за вчасну подачу авто, завантаження, кріплення, зберігання та вчасну доставку вантажу у пункт(ти) заявлені клієнтом, при тому, останній самостійно та незалежно отримує актуальний статус та інфо по вантажу. Для контролю задіюється моніторинг по супутникових системах GPS, GALILEO.

Транспортно-логістична система ПП «Транспортна компанія» має спрямовувати основні зусилля на вирішення таких завдань щодо організації перевезень вантажів:

- клієнтоорієнтація на найвищому рівні (клієнт завжди правий);
- досягнення 100% виконання планових перевезень;
- виконання домовлених параметрів автомобільною доставкою;
- оптимізація транспортних витрат, цільове та розумне застосування транспорту, ріст продуктивності праці людей;
- регулярне отримання доходу.

Також слід пильну увагу приділяти складському обліку матеріалів на етапах надходження на склад, зберігання та виходу зі складу. Для цього потрібно оптимізувати складські процеси, починаючи від отримання замовлення від клієнта, з моменту реєстрації транспортного засобу із очікуваним товаром на територію складу.

Обробка вантажів повинна охоплювати наступні етапи:

1. Подання заявки на відправлення: клієнт подає заявку на відправлення з конкретними деталями, такими як партія та інша відповідна інформація про вантаж.

2. Реєстрацію менеджерами системи WMS: Після отримання заявки на відвантаження менеджери Системи управління складом (WMS) реєструють заявку в системі. Потім вони встановлюють дату та час відправлення вантажу

на основі різних факторів, таких як розклад транспортування та вимоги доставки.

3. Підготовку до відправлення: після встановлення деталей відправлення персонал складу починає підготовку до відправлення вантажу. Це може включати такі завдання, як комплектування, пакування, маркування та завантаження товару на відповідний вид транспорту для доставки.

4. Перевірку якості: перед тим, як вантаж покине склад, часто проводяться перевірки якості, щоб переконатися, що товари відповідають необхідним стандартам і перебувають у хорошому стані для транспортування. Це може включати перевірку упаковки, перевірку кількості та підтвердження точності відправлення.

5. Документація та оформлення документів: В рамках оформлення вихідного вантажу готується та завершується вся необхідна документація та оформлення документів. Це включає створення транспортних етикеток, рахунків-фактур, митних декларацій та будь-якої іншої необхідної документації для відправлення.

6. Координацію з перевізниками: персонал складу координує роботу з призначеними перевізниками або партнерами з логістики, щоб скласти графік отримання вантажу та забезпечити його транспортування до місця призначення згідно з інструкціями клієнта.

7. Відстеження та моніторинг: протягом усього процесу транспортування вантаж, що відправляється, відстежується та контролюється, щоб надати клієнту оновлену інформацію в режимі реального часу та забезпечити своєчасну доставку товарів.

8. Зворотний порядок: важливо зазначити, що обробка вихідного вантажу відбувається за подібним процесом до вхідного вантажу, але у зворотному порядку. У той час як вхідний вантаж передбачає отримання, розвантаження та зберігання товарів, обробка вихідного вантажу зосереджена на підготовці, завантаженні та відправці товарів для доставки.

Дотримуючись цих кроків і підтримуючи ефективний зв'язок і координацію протягом усього процесу, склад може ефективно обробляти вихідний вантаж і гарантувати, що вантажі доставляються точно та вчасно.

Оптимізація витрат на логістику пов'язана з необхідністю та потребою оптимізації логістичних процесів, у тому числі витрат на складування, зберігання, транспортування, інформаційну та фінансову підтримку матеріальних потоків від етапу закупівлі сировини у постачальників до продажу готової продукції споживачам. Для оптимізації зниження рівня витрат на логістику пропонується передача на аутсорсінг (залучення до визначених процесів, або під конкретні результати третьої сторони). Як правило, це один, або кілька суб'єктів господарювання. Ціллю є оптимізація витрат транспортної компанії на обслуговування постачання товарів та послуг шляхом розподілу між одним, або кількома фіз., або юридичними особами, що також, зацікавлені у співпраці. Завдяки чому збільшується кількість та покращуються якість роботи із клієнтами та, очікувано, збільшується вантажообіг, та росте прибуток. Завдяки новим інструментам у вигляді спеціалізованих сайтів, додатках, платформах що з'явилися завдяки інтернету вони можуть оновлювати і доповнювати перелік пропонованих ними послуг за не всі гроші.

Як основоположні стратегічні цілі розвитку логістичної діяльності підприємства були обрані такі орієнтири:

- зниження витрат, актуальність чого доведена наведеними раніше розрахунками;
- прискорення часу обробки замовлень. Реалізація цієї мети є основним чинником досягнення мети щодо підвищення ступеня задоволеності клієнтів, що у своє чергу одна із найголовніших цілей розвитку підприємства в цілому;
- дотримання філософії безперервного вдосконалення бізнес-процесів;
- розробка та впровадження мотивації персоналу.

Починаючи з постійного вдосконалення виробничих процесів та закінчуючи вдосконаленням компетенцій персоналу, дана філософія передбачає дотримання принципів виробництва без втрат. А це означає, що результатом

аналізу річних підсумків логістичної діяльності компанії має стати розробка стратегічного плану змін, направленою на виконання завдань:

- збільшення кількості релевантних відвантажень склад – клієнт;
- підвищення до 100% вчасної доставки товарів на ділянці «відправник-склад»;
- збільшення % коректно здійснених підборок на відвантаження;
- чітке виконання стандартів при підборці та завантаженню товарів для збереження у цілості упаковки та товару;
- стандартизування та розташування оптимальним чином завантажуваного товару для різних типів поданих автомобілів, враховуючи погоджені із клієнтом параметри, безпеку перевезень.

ПП «Транспортна компанія» вважає найбільш ефективним та оптимальним методом при здійсненні постачання товарів клієнтам – кільцеві доставки. Попередньо точки отримання усіх робочих клієнтів розподіляється по секторах/кластерах з циклічним прийнятним часовим періодом, об'ємом доставки та «плечем» транспортування із завантаженням на складі компанії та послідовним отриманням клієнтами по маршруту та поверненням авто на склад. Обов'язковою є введення TMS-системи DeOS (Delivery Optimization Suite) – дослівно «доставка оптимізація люкс», що забезпечить:

- чітку комунікацію, координацію замовлень та дій із клієнтами;
- контроль виконання замовлень “on-line” завдяки Internet;
- оптимальне використання власного, та орендованого автотранспорту;
- оптимізацію витрат на зберігання, транспортування та оплати праці;
- ефективно керувати складськими запасами;
- збільшення прибутку компанії.

Дана система встановлює чіткий взаємозв'язок між план/замовлення/хід виконання/факт та пріоритетність завдань, нівелює помилки людського фактору, зменшує ризики, дає можливість ABC та XYZ аналітики, вивільняє час працівників для інших завдань. В парі з DeOS працює додаток для мобільних пристроїв, що забезпечує ввід, обмін статусу по виконанню

замовлень та адмініструванню. Наразі DeOS система широко застосовується у різних галузях економіки, FMCG, B2B та інших ринках, що підкреслює її універсальність та дієвість. У середньому DeOS система обслуговує 3100 тис. тон вантажообороту на рік, 20000 одиниць автопарку, маршрутизація пробігу 140 млн. км на рік.

Наступний захід – розробка та впровадження мотивації персоналу для підвищення ефективності логістичної діяльності пропонується запровадити оцінний лист матеріального стимулювання, працівники складу будуть зацікавлені в максимальному підвищенні рівня ефективності логістичної діяльності, результати винагороди сприятимуть утриманню професійних кадрів, зниженню матеріально-технічних витрат, підвищенню продуктивності праці та, підвищенню фінансово-господарської діяльності підприємства.

Пропоную низку заходів для вдосконалення:

Першим заходом є 5 автомобілів, які компанія віддає в аутсорсинг. Передаючи свій транспорт, який підлягає списанню і за технічними характеристиками несе великі витрати, на аутсорсинг, керівництво загалом чекає скорочення витрат і позбавлення головного болю, що відволікає від справи – транспортно-експедиційної діяльності. При цьому потрібно не просто скоротити витрати а й збільшити показник якості обслуговування клієнтів. Оптимізація витрат із збільшенням ризиків зриву перевезень для клієнтів нікому не потрібна. Необхідно підтримувати позитивний тренд отриманого економічного ефекту, без вкладення нових інвестицій. Розрахунок прямих витрат за виконання переданих на аутсорсинг робіт ґрунтується на даних про фактичну одиничну собівартість виконання робіт та даних про обсяги виконання робіт.

Другим заходом є встановлення датчиків палива на баках автотранспортних засобів. На користь реалізації цього заходу говорить аналіз, який показав, що в даний час у структурі витрат на ПММ висока питома вага припадає на паливо. При цьому підприємство зазнає фінансових втрат через перевитрату палива тому для усунення даних втрат пропонується встановлення

датчиків палива на баках автотранспортних засобів. Було ухвалено рішення про купівлю датчика Epsilon через такий показник: висока надійність датчика; середня ціна; великий термін служби.

Третій захід – зниження витрат на ремонт та запасні частини за рахунок регулярного технічного обслуговування автомобіля. В даний час 7 автомобілів на балансі компанії більше не підлягають гарантійному обслуговуванню. В результаті вони одержують автосервіси тільки в тому випадку, якщо ламаються. У зв'язку з чим більша частина ремонту була не запланована, внаслідок чого компанія зазнала фінансових втрат, вимушено використавши інші транспортні засоби для виконання замовлень. Для мінімізації витрат рекомендується укласти договір із сервісним центром з ремонту. Згідно з угодою, машини ремонтуватимуть один раз на місяць.

Четвертий захід полягає в об'єднанні функціональних обов'язків водія та експедитора, що зменшить фонд заробітної плати (ФЗП), та збільшить заробітну плату водіїв. На зараз у ПП «Транспортна компанія» працюють 5 експедитора. За період 2021–2023 рр. ФЗП та відрахування на експедиторів збільшились із 1625 тис. грн. у 2021 р. до до 1698 тис. грн. 2023 р.

Позитивний економічний ефект застосування аутсорсингу наступить при меншій його вартості перед затратною частиною ПП «Транспортна компанія» при самостійному виконанні.

Розрахунок затрат на аутсорсинг на прикладі 9 водіїв:

- кількість відіїв – 9 осіб;
- годин роботи – 165;
- робочих днів/тиждень – 6;
- вихідних днів/місяць – 4;
- тарифна ставка – 52 грн;
- ФЗП складе 9568,42 тис. грн,
- соціальний внесок складе 287,1 тис. грн.

За даними додатку Б, загальна сума витрат на реалізацію проектних рішень становитиме 311249,28 тис. грн. Чистий дисконтований дохід у проекті складе

1246,2 тис. грн. Проєкт окупиться за 0,24 року. Індекс прибутковості інвестицій становить 8,7, тобто кожна вкладена гривня дозволить отримати підприємству 8,7 грн. додаткового прибутку, що говорить про необхідність реалізації цього проєкту.

Розглянемо показники ефективності від реалізації заходу щодо зниження витрат на ремонт та запчастини шляхом проведення регулярного технічного обслуговування автотранспортних засобів. Укладаючи договір обслуговування 7 автотранспортних засобів, які числяться на балансі підприємства, машини ставатимуть на технічне обслуговування щомісяця. Вартість технічного обслуговування 385 тис. грн. Економія логістичних витрат дорівнюватиме 1764,8 тис. грн. Чистий дисконтований дохід від проєкту складе 3159,7 тис. грн. Проєкт окупиться протягом 0,22 років. Індекс окупності інвестицій становить 2,74, тобто кожна вкладена гривня дозволить компанії отримати додатковий прибуток у 2,74 грн, що говорить про необхідність реалізації цього проєкту (додаток Б).

Найкращий економічний ефект оптимізації логістичних витрат забезпечить застосування аутсорсингу та проведення регулярного технічного обслуговування автотранспортних засобів.

Як висновок – запропоновані механізми оптимізації профільної діяльності ПП «Транспортна компанія» прогнозують покращення управління процесами і ріст прибутку.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Авраменко О. В. Міжнародна логістика: місце України на світовому ринку транспортно-логістичних послуг. *Ефективна економіка*. 2021. № 9. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2021/72.pdf (дата звернення: 09.09.2023).
2. Баєва О. І. «Особливості управління ризиками в логістиці зовнішньоекономічної діяльності» / О. І. Баєва, О. О. Васильченко // Електронне фахове видання «Економіка та суспільство», м. Мукачєво, Випуск № 18. – 2018. – С. 17-20.
3. Біловодська О. А. Логістика: теорія та практика : навч. посіб. Київ : ЦУЛ, 2018. 356 с.
4. Васильківський Д. М. Митне та логістичне регулювання в системі міжнародних економічних відносин : монографія. Хмельницький : ХНУ, 2020.
5. Гаркавенко С. С. Маркетинг : підручник. 5-те видання. Київ : Лібра, 2007. 717 с.
6. Ганін В. І., Борох С. В. Стратегічні аспекти управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства. *Економічний аналіз*. 2018. Том 28. № 3. С. 162–169.
7. Залізнюк В. П. Транспортно-логістичне забезпечення експортної діяльності підприємства. *Менеджер*. 2016. № 2(71). С. 100–111.
8. Економіка логістичних систем : монографія: М. Васелевський, І. Білик, О. Дейнека та ін.; за заг. ред. Є. Крикавського та І. Кубіва. Львів : Національний університет «Львівська політехніка», 2015. 596 с.
9. Кабанець І. А. Визначення основних логістичних підходів до управління інноваційними процесами. *Ефективна економіка*. 2013. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2539> (дата звернення: 18.09.2023).
10. Кобзева К. В. Розробка аналітичного інструментарію управління логістичними затратами підприємства. URL:

http://manved.at.ua/publ/rozrobka_analitichnogo_instrumentariju_upravlinnja_logistichnimi_zatratami_pidpriemstva/2-1-0-21 (дата звернення: 21.09.2023).

11. Крикавський Є., Похильченко О., Фертч М. Логістика та управління ланцюгами поставок : навч. посіб. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2017. 844 с.

12. Крикавський Є. Логістика : навч. посіб. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2019. 264 с.

13. Москвітін Т. Д. Інформаційне забезпечення формування комерційних зв'язків підприємства. *Сучасні економічні проблеми розвитку підприємництва*: зб. наук праць. Київ : Київ. держ. торг-екон. ун-т, 2018. 465 с.

14. Портер М. Е. Стратегія конкуренції. Методика аналізу галузей і діяльності конкурентів / Майкл Е. Портер ; пер. з англ. А. Олійник, Р.Скільський. Київ : Основи, 2004. 390 с.

15. Трушкіна Н. Удосконалення організаційно-економічного механізму управління логістичною діяльністю підприємства. *Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal*. 2019. Vol. 5. No. 4. Pp .156–172.

16. Трушкіна Н. Логістична система: до питання термінології. *Věda a perspektivy*. 2022. № 3 (10). С. 84–96.

17. Трушкіна Н. В., Сербіна Т. В. Міжнародна логістична діяльність у структурі зовнішньої торгівлі України: бар'єри, загрози та виклики. *Moderní aspekty vědy: XX. Díl mezinárodní kolektivní monografie*. Česká republika, Jesenice : Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o., 2022. Str. 611–623.

18. Хмелевський О. В. Міжнародна логістика у ключових трендах її розвитку. *Інфраструктура ринку*. 2019. Випуск 38. С. 61–67.

19. Шкригун Ю. О. Управління логістичною діяльністю підприємств у контексті Індустрії 4.0. *Економічний вісник Донбасу*. 2022. Випуск 4 (66). С. 53–61.

20. Якимчук О. О. Управління логістичною діяльністю на зовнішніх ринках. *Інноваційні процеси економічного та соціально – культурного розвитку: вітчизняний та зарубіжний досвід*: матер. XII Міжнар. наук.-практ.

конф. молодих учених і студентів (м. Тернопіль, 10–11 квітня 2019 р.). Тернопіль, 2019. С.112–113.

21. Яременко О. Ф. Митна логістика: поняття, функції, особливості. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2021. № 6. Том 1. С. 32–36.

22. Офіційний сайт ПП «Транспортна компанія». URL: <https://www.trans-service-1.com.ua/>. (дата звернення: 11.11.2023).

23. Міжнародна компанія-реєстратор бази даних митних записів Import Genius. Дані про ПП «Транспортна компанія». URL: <https://www.importgenius.com/> (дата звернення: 15.12.2023).

ДОДАТКИ

Додаток А
Фінансова звітність ПП «Транспортна компанія»
за 2021–2023 рр.

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

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	1 384	2 501
первісна вартість	1001	3 061	4 913
накопичена амортизація	1002	1 677	2 412
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	-
Основні засоби	1010	33 497	33 008
первісна вартість	1011	50 947	47 885
знос	1012	17 450	24 877
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	282	956
Відстрочені податкові активи	1045	718	224
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	2 693	1 347
Усього за розділом I	1095	43 312	45 361
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	624	464
виробничі запаси	1101	1 609	1 681
незавершене виробництво	1102	717	878
готова продукція	1103	1 963	1 517
товари	1104	35	32
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	819	722
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	1 905	1 544
з бюджетом	1135	426	550
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	1 962	1 326
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	148	170
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	183	147
готівка	1166	-	-
рахунки в банках	1167	-	-
Витрати майбутніх періодів	1170	337	80
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в:			
резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-
інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	498	681
Усього за розділом II	1195	9 792	9 792
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	53 104	55 153

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	390 969	390 969
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	-	-
емісійний дохід	1411	-	-
накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	347 531	347 531
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	5 077	5 060
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	501 788	501 771
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	9 407	7 239
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	249	282
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	-	-
благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань			
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	9 656	7 521
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	1 501	2 780
розрахунками з бюджетом	1620	562	190
у тому числі з податку на прибуток	1621	1 758	1 838
розрахунками зі страхування	1625	808	612
розрахунками з оплати праці	1630	722	2 265
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	5	5
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	5 992	6 651
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	1 713	1 081
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	162	329
Усього за розділом III	1695	15 543	15 751
V. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	-	-
Баланс	1900	526 987	525 043

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 2021 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	41 364	40 360
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
Премії підписані, валова сума	2011	-	-
Премії, передані у перестраховання	2012	-	-
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	-	-
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	40 679	40 777
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
Валовий: прибуток	2090	685	620
Валовий: збиток	2095	-	-
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	-	-
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	24	22
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	-	-
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	-	-
Адміністративні витрати	2130	89	46
Витрати на збут	2150	80	82
Інші операційні витрати	2180	296,9	251
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	-	-
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	572	30
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	-	-
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	39 758,8	33 633
Інші доходи	2240	-	-
Дохід від благодійної допомоги	2241	-	-
Фінансові витрати	2250	11 203	11 682
Втрати від участі в капіталі	2255	-	-
Інші витрати	2270	-	-
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	41 478,8	38 466
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	-	-
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	114,4	110
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	43000	39 517
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	-	-

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

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

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Матеріальні затрати	2500	3 346	7 549
Витрати на оплату праці	2505	7 488	2 399
Відрахування на соціальні заходи	2510	2 995,2	2 847
Амортизація	2515	7 621,4	6 840
Інші операційні витрати	2520	296,9	128
Разом	2550	21 747,5	19 763

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Баланс (Звіт про фінансовий стан) станом на 31.12.2022 р.

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	2 501	1 647
первісна вартість	1001	913	818
накопичена амортизація	1002	412	3171
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1 291	2 600
Основні засоби	1010	55 008	51 372
первісна вартість	1011	17 885	10 537
знос	1012	4 877	3 165
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	956	294
Відстрочені податкові активи	1045	224	175
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	1 347	6 043
Усього за розділом I	1095	62 652	62 949
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	4 258	4 557
виробничі запаси	1101	681	722
незавершене виробництво	1102	678	741
готова продукція	1103	4 517	1 595
товари	1104	382	40
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	544	671
з бюджетом	1135	4 550	7 335
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	1 326	1 762
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	470	288
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	547	340
готівка	1166	-	-
рахунки в банках	1167	-	-
Витрати майбутніх періодів	1170	805	487
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в:			
резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-
інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	358	578
Усього за розділом II	1195	19 116	19 116
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	81 768	82 065

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	390 969	390 969
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	-	-
емісійний дохід	1411	-	-
накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	347 531	347 531
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	7 060	3 000
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	745 560	741 500
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	10 239	5 044
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	282	642
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	-	-
благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань			
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	10 521	5 686
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	2 780	1 339
розрахунками з бюджетом	1620	190	458
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	212	258
розрахунками з оплати праці	1630	265	123
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	5	5
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	4 651	8 046
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	181	281
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	329	807
Усього за розділом III	1695	8 613	10 859
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	-	-

Баланс	1900	764 694	758 045
---------------	-------------	----------------	----------------

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 2022 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	79 250	41 364
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
Премії підписані, валова сума	2011	-	-
Премії, передані у перестраховання	2012	-	-
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	-	-
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	75 790	40 679
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
Валовий: прибуток	2090	3 460	685
Валовий: збиток	2095	-	-
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	-	-
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	28	24
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	-	-
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	-	-
Адміністративні витрати	2130	88	89
Витрати на збут	2150	85	80
Інші операційні витрати	2180	3 049,6	296,9
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	-	-
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	3 341	572
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	-	-
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	30 000	39 758,8
Інші доходи	2240	-	-
Дохід від благодійної допомоги	2241	-	-
Фінансові витрати	2250	39 304	11 203
Втрати від участі в капіталі	2255	-	-
Інші витрати	2270	-	-
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	79 918,2	41 478,8
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	-	-
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	668,2	114,4
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	112 811	43 000
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	-	-

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

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

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Матеріальні затрати	2500	3 456,0	3 346
Витрати на оплату праці	2505	10 176	7 488
Відрахування на соціальні заходи	2510	4 070,4	2 995,2
Амортизація	2515	7 752,3	7 621,4
Інші операційні витрати	2520	3 049,6	296,9
Разом	2550	28 504,3	21 747,5

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Баланс (Звіт про фінансовий стан) станом на 31.12.2023 р.

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	1 647	958
первісна вартість	1001	818	797
накопичена амортизація	1002	171	839
Незавершені капітальні інвестиції	1005	600	577
Основні засоби	1010	17 372	51 530
первісна вартість	1011	90 537	41 290
знос	1012	53 165	39 760
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	294	-
Відстрочені податкові активи	1045	175	154
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	643	532
Усього за розділом I	1095	21 720	55 387
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	8 582	2 518
виробничі запаси	1101	4 722	5 117
незавершене виробництво	1102	5 741	7 100
готова продукція	1103	4 595	7 766
товари	1104	40	12
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	671	916
з бюджетом	1135	350	710
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	762	975
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	288	365
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	-	-
готівка	1166	-	-
рахунки в банках	1167	-	-
Витрати майбутніх періодів	1170	487	470
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в:			
резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-
інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	1 578	1 867
Усього за розділом II	1195	27 816	27 816
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	49 536	83 203

Пасив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	390 969	390 969
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	-	-
емісійний дохід	1411	-	-
накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	347 531	347 531
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	582	359
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	739 082	738 859
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	5 044	1 521
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	6 042	4 857
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	-	-
благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань			
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	11 086	6 378
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	339	947
розрахунками з бюджетом	1620	458	444
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	258	564
розрахунками з оплати праці	1630	6 023	1 854
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	5	-
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	8 046	3 471
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	5 681	9 030
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	3 807	2 568
Усього за розділом III	1695	24 617	18 878
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	-	-
Баланс	1900	35 703	25 256

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 2023 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	131 111	79 250
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
Премії підписані, валова сума	2011	-	-
Премії, передані у перестраховання	2012	-	-
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	-	-
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	126 387	75 790
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
Валовий: прибуток	2090	4 724	3 460
Валовий: збиток	2095	-	-
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	-	-
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	35	28
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	-	-
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	-	-
Адміністративні витрати	2130	93	88
Витрати на збут	2150	90	80
Інші операційні витрати	2180	3 423,5	3 049,6
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	-	-
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	4 596	3 341
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	-	-
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	33 271	30 000
Інші доходи	2240	-	-
Дохід від благодійної допомоги	2241	-	-
Фінансові витрати	2250	36 568	39 304
Втрати від участі в капіталі	2255	-	-
Інші витрати	2270	-	-
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	132 030,2	79 918,2
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295	-	-
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	919,2	668,2
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	-	112 811
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	173 737	-

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

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

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Матеріальні затрати	2500	3 854,9	3 456,0
Витрати на оплату праці	2505	10 080	10 176
Відрахування на соціальні заходи	2510	4032,0	4 070,4
Амортизація	2515	7 895,4	7 752,3
Інші операційні витрати	2520	3 423,5	3 049,6
Разом	2550	29 285,8	28 504,3

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Додаток Б
Розрахунки вартості проєктних заходів з удосконалення логістичної діяльності підприємства

Розрахунок вартості аутсорсингу.

Річний фонд робочого часу працівників розраховується за такою формулою:

$$\text{ФРЧ} = (\text{Дк} - (\text{Дв} + \text{Дс} + \text{Двід} + \text{Ддерж} + \text{Дв} + \text{Дінші})) \times \text{Тн},$$

де Дк – число календарних днів на рік;

Дв – кількість вихідних днів на рік;

Дс – кількість святкових днів на рік;

Двід – дні чергової відпустки;

Ддерж – дні неявок у зв'язку з невиконанням державних обов'язків (приймається 0,5 - 1% від Дк);

Дв – дні неявок через хворобу (приймається 3% від Дк);

Дінші – дні інших неявок (додаткова відпустка за безперервний стаж роботи);

Тн – тривалість робочого дня.

$$\text{Тоді ФРЧ} = (365 - (100 + 7 + 36 + 2 + 10 + 12)) \times 10 = 1980 \text{ (год)}.$$

Приймаємо змінний режим роботи (3 через 3), виходить по два водії на 1 автомашину. При розрахунку кількості водіїв необхідно враховувати коефіцієнт, що включає відпустки, лікарняні, учнівські відпустки, рівний 1,2.

Чисельність водіїв дорівнює:

$$N = 9 \times 2 \times 1,2 = 22 \text{ (осіб)}.$$

Кількість відпрацьованих годин на місяць розраховується за формулою:

$$Ч_{\frac{\text{ФРЧ}}{12}}$$

$$Ч = \frac{1980}{12} = 165 \text{ (год)}$$

ПН – преміальні та надбавки (70 % від ТЧ);

Рк – районний коефіцієнт дорівнює 30%;

Рн – районна надбавка дорівнює 30%.

Під час розрахунку заробітної плати водіїв слід враховувати, що чотири дні на місяць у працівників цих категорій нараховуються як вихідні дні.

Середня тарифна ставка працівників дорівнює 52 грн. Тоді:

$$\text{ФОП} = ((52 * 165 + 0 + (52 * 165 * 0,7)) * 1,6) * 22 = 9568,42 \text{ тис. грн.}$$

Середньомісячна заробітна плата дорівнює:

$$\text{ЗПс} = 9568,42/410 = 23,338 \text{ тис. грн.}$$

Відрахування на соціальні потреби становитимуть (22% - встановлений відсоток державними органами):

$$\text{Всоц} = 9568,42 * 22\% = 2871 \text{ тис. грн.}$$

$$\text{З (2гр.)} = 22 * 38,7 + 107 * 15 + 22 * 4,86 = 2563 \text{ тис. грн.}$$

Сума виплат на відпустки співробітників = $22 * 38,7 = 851$ тис. грн.

Сума виплат за ненормований робочий день = $107 * 15 = 1605$.

Одноразові додаткові премії = $22 * 4,86 = 107$.

Проведемо розрахунок витрат за третьою групою.

$З (Згр.) = 9,55 * 376 + 4,9 * 200 = 4416,64$ тис. грн.

Затрати на закупівлю спецодягу = $9,55 * 22 = 210$.

Пільги та компенсації = $4,9 * 200 = 980$.

Проведемо розрахунок матеріальних витрат.

Витрати на пальне розраховуються за формулою:

$$Q_s = \left(\frac{q_{jj} * L}{100} \right) + q_{\text{підйомкузова}} + q_{\text{робота дод.обладнання}}$$

де $q_{jj} = 42,8$ – лінійна норма палива на 100 км;

підйом кузова = 0,25 л. на один підйом;

робота доп.обладнання = 5% (опалювач або кондиціонер);

Лзаг - загальний пробіг парку протягом року.

$$Q_s = \left(\frac{42,8 * 5132048}{100} \right) + (2067360 * 0,25) * 1,05 = 2849023,8 \text{ л}$$

Середньорічна зимова надбавка на витрату палива розраховується за формулою:

$$Сз.н = (ЧМЗ * Знад) / 12,$$

де ЧМЗ = 5,5 – число зимових місяців на Знад = 15%

$$Сз. н. = 5,5 * 15 / 12 = 6,875 \%$$

Тоді витрата палива з урахуванням зимового періоду визначається так:

$$Q_{\text{зим}} = 2849023,8 * 1,06875 = 3044894,19 \text{ (л)}.$$

Ціна палива у 2023 році становила 42,83 грн, тоді загальні витрати на паливо становитимуть:

$$V_{\text{паливо}} = 3044894,19 \times 42,83 = 130321 \text{ тис. грн.}$$

Витрати на мастильні та інші експлуатаційні матеріали визначаються за такою формулою:

$$V_{\text{мастило}} = 0,2 \times Z_{\text{паливо}},$$

$$V_{\text{мастило}} = 130321 \times 0,2 = 26064 \text{ тис. грн.}$$

Витрати на ремонт та знос шин визначаються за формулою:

$$V_{\text{ш}} = C_{\text{ш}} \times N \times L_{\text{заг}},$$

де $C_{\text{ш}}$ – вартість шини даної марки. Середня оптова ціна шин становить 10000 грн.;

N – кількість коліс на автомашині;

$L_{\text{ш}}$ - нормативний пробіг шини дорівнює 65 000 км.

$$V_{\text{ш}} = (10000 \times 10 \times 5132048) / 65000 = 7895,46 \text{ тис. грн.}$$

Витрати на воду, теплову та електричну енергію приймаємо у розмірі 0,5 - 1 % від суми витрат на паливо та мастильні матеріали, знос та ремонт шин, що визначаються за формулою:

$$V_{\text{ве}} = V_{\text{паливо}} + V_{\text{мастило}} + V_{\text{ш}} / 100,$$

де В паливо – витрати на паливо;

В мастило- витрати на пально-мастильні матеріали;

Вш - витрати на купівлю колес.

$$Вве = (99550,8 + 19910,16 + 7895,46) / 100 = 1273,56 \text{ грн.}$$

$$3(1Угр.) = 27805,62 + 99550,8 + 1273,56 + 12801,57 = 141431,55 \text{ тис. грн.}$$

Загальна сума витрат становила:

$$14593,04 + 1946,6 + 441,64 + 14143,55 = 311249,28 \text{ тис. грн.}$$

Чистий дисконтований дохід у проєкті складе 1246,2 тис. грн. Проєкт окупиться за 0,24 року. Індекс прибутковості інвестицій становить 8,7, тобто кожна вкладена гривня дозволить отримати підприємству 8,7 грн. додаткового прибутку, що говорить про необхідність реалізації цього проєкту.

Розглянемо показники ефективності від реалізації заходу щодо зниження витрат на ремонт та запчастини шляхом проведення регулярного технічного обслуговування автотранспортних засобів.

Укладаючи договір обслуговування 7 автотранспортних засобів, які числяться на балансі підприємства, машини ставатимуть на технічне обслуговування щомісяця.

Вартість технічного обслуговування одного автомобіля на рік становитиме 55 тис. грн. Загальні витрати дорівнюватимуть:

$$55 \times 7 = 385 \text{ тис. грн.}$$

Цей захід дозволить знизити кількість ремонтів, за оцінкою фахівців підприємства, на 20. Отже, економія логістичних витрат дорівнюватиме:

$$20 \times 88,24 \text{ тис. грн.} = 1764,8 \text{ тис. грн.}$$

Чистий дисконтований дохід від проєкту складе 3159,7 млн. грн. Проєкт окупиться протягом 0,22 років. Індекс окупності інвестицій становить 2,74, тобто кожна вкладена гривня дозволить компанії отримати додатковий прибуток у 2,74 грн, що говорить про необхідність реалізації цього проєкту.

Розглянемо ефективність четвертого заходу-зниження витрат на оплату праці водіїв, поєднуючи посаду експедитора. Максимальна сума доплати водія становить 13 тисяч грн. Нині зарплата експедитора становить 27 тис. грн.

Доплату планується здійснювати п'ятьом водіям. Отже, додаткові витрати на суміщення функцій складе:

$$13 \text{ тис. грн.} \times 5 \text{ водіїв} \times 12 \text{ місяців} = 780 \text{ тис. грн.}$$

Відрахування на соціальне страхування становлять 22% від фонду заробітної плати:

$$780 \times 22\% = 235,56 \text{ тис. грн.}$$

Загальні витрати на суміщення функцій експедиторів водіями становитимуть:

$$780 + 235,56 = 1015,56 \text{ тис. грн.}$$

Економія витрат дорівнюватиме:

$$1698 - 1015,56 = 682,44 \text{ тис. грн.}$$