

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу**  
**Інститут економіки та менеджменту**  
**Кафедра прикладної економіки**

**Шемрай Олег Миколайович**

УДК 330.47

## **МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА**

**Дослідження ефективності використання технічного  
потенціалу логістичних підприємств**

**Бізнес-економіка**

(назва освітньої програми)

**051 - Економіка**

(шифр і назва спеціальності)

**/ Шемрай О.М./**

(підпис ініціали та прізвище здобувача освітнього ступеня)

**Науковий керівник**

**Федорович І.В., к. е. н, доцент**

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

**Допущено до захисту**

**Завідувач кафедри**

**Бережницька У.Б.**

(підпис) (дата) (ініціали та прізвище)

**Рецензент**

(підпис) (дата) (ініціали та прізвище)

Робота містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

Івано-Франківськ – 2023

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

Кафедра Прикладної економіки  
Спеціальність 051 – Економіка

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Завідувач кафедри \_\_\_\_\_

“ \_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

## ЗАВДАННЯ

### НА МАГІСТЕРСЬКУ РОБОТУ СТУДЕНТОВІ

Шемраю Олегу Миколайовичу

(прізвище, ім'я, по-батькові)

1. Тема проекту (роботи) “ Дослідження ефективності використання технічного потенціалу логістичних підприємств”

керівник проекту (роботи) Федорович Ірина Володимирівна, к.е. н., доцент

затвержені наказом вищого навчального закладу від “ 15 ” листопада 2023 р. № 664/7

2. Строк подання студентом проекту (роботи) 15 січня 2024 р.

3. Вихідні дані до проекту (роботи)

Результати і матеріали отримані під час проходження переддипломної практики, річні звітні дані підприємства, матеріали мережі Інтернет.

4. Зміст розрахунково - пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)

1. Теоретико-методичні основи технічного потенціалу підприємств.

2. Оцінка технічного потенціалу підприємств з надання транспортних послуг

3. Шляхи підвищення ефективності використання технічного логістичних підприємств

4. Висновки

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

6. Консультанти розділів проекту (роботи)

Розділ	Консультант	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв

7. Дата видачі завдання \_\_\_\_\_

Керівник \_\_\_\_\_  
(підпис)

доц. Федорович І.В.  
(розшифровка підпису)

Завдання прийняв до виконання \_\_\_\_\_  
(підпис)

Шемрай О.М.  
(розшифровка підпису)

## КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту (роботи)	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Вступ	15.01.2024	виконано
2	Теоретико-методичні основи технічного потенціалу підприємств	30.04.2023	виконано
3	Оцінка технічного потенціалу підприємств з надання транспортних послуг	30. 10. 2023	виконано
4	Шляхи підвищення ефективності використання технічного логістичних підприємств	20.12.2023	виконано
5	Висновки	15.01.2024	виконано

Студент \_\_\_\_\_  
(підпис)

Шемрай О.М.  
(розшифровка підпису)

Керівник роботи \_\_\_\_\_  
(підпис)

доц. Федорович І.В.  
(розшифровка підпису)

## РЕФЕРАТ

В магістерській роботі досліджено рівень технічного потенціалу логістичних підприємств та запропоновано основні напрями щодо підвищення ефективності його використання.

Метою даного наукового дослідження є розробка практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності використання технічного потенціалу підприємств, які надають послуги з вантажоперевезень задля покращення якості та збільшення обсягу транспортної роботи, що в свою чергу вплине на зростання прибутку транспортно-логістичних компаній.

Відповідно до поставленої мети сформульовано такі завдання магістерської роботи:

- узагальнити теоретичні положення щодо сутності поняття «технічний потенціал» підприємства, його відновлення та оцінки ефективності використання;
- виявити та обґрунтувати ряд чинників, які впливають на ефективність використання технічного потенціалу транспортно-логістичних компаній;
- проаналізувати технічний потенціал надання послуг на обраному об'єкті дослідження;
- запропонувати шляхи підвищення ефективності використання технічного потенціалу підприємств надання логістичних послуг.

Об'єктом дослідження є технічний потенціал транспортно-логістичного підприємства в сучасних умовах.

Предметом дослідження є теоретичні та методичні основи формування та використання технічного потенціалу.

**Ключові слова:** технічний рівень, технічний потенціал, оновлення, транспортні послуги, вантажоперевезення, відновлення, ефективність, прибутковість.

## ABSTRACT

In the master's thesis, the level of technical potential of logistics enterprises was investigated and the main directions for increasing the efficiency of its use were proposed.

The purpose of this scientific study is to develop practical recommendations for increasing the efficiency of using the technical potential of enterprises that provide freight transportation services in order to improve the quality and increase the volume of transport work, which in turn will affect the growth of the profit of transport and logistics companies.

In accordance with the set goal, the following tasks of the master's thesis were formulated:

- summarize the theoretical provisions regarding the essence of the concept of "technical potential" of the enterprise, its restoration and evaluation of the efficiency of use;
- identify and justify a number of factors that affect the efficiency of using the technical potential of transport and logistics companies;
- analyze the technical potential of providing services at the selected research object;
- to propose ways to improve the efficiency of using the technical potential of enterprises providing logistics services.

The object of the research is the technical potential of the transport and logistics enterprise in modern conditions.

The subject of the research is the theoretical and methodical foundations of the formation and use of technical potential.

Key words: technical level, technical potential, renewal, transport services, freight transportation, restoration, efficiency, profitability.

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП.....</b>	<b>8</b>
<b>РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ТЕХНІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ.....</b>	<b>11</b>
1.1. Сутність технічного потенціалу підприємства як економічної категорії.....	11
1.2 Оцінка технічного потенціалу підприємства як передумова його модернізації .....	15
1.3 Показники для оцінки технічного потенціалу підприємства .....	20
1.4 Кількісна та якісна характеристика чинників, що впливають на рівень технічного потенціалу підприємства.....	28
Висновки до розділу 1.....	30
<b>РОЗДІЛ 2 ОЦІНКА ТЕХНІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ.....</b>	<b>31</b>
2.1 Загальні відомості щодо функціонування транспортної галузі України.....	31
2.2 Загальна характеристика та оцінка виробничо-господарської діяльності підприємства .....	36
2.3 Дослідження ефективності використання технічного потенціалу логістичного підприємства .....	43
2.4 Дослідження впливу зовнішнього середовища на організацію надання транспортних перевезень.....	63
Висновки до розділу 2.....	72
<b>РОЗДІЛ 3 ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....</b>	<b>74</b>

3.1 Класифікація та пропозиції можливих резервів підвищення ефективності використання технічного потенціалу логістичних підприємств .....	74
3.2 Пропозиції заходів щодо підвищення ефективності використання технічного потенціалу логістичних підприємств .....	77
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	84

## ВСТУП

**Актуальність теми.** На сьогодні проблема пошуку ефективних нових шляхів нарощування технічного потенціалу логістичних підприємств України набуває все більшого значення. Вирішення цієї проблеми забезпечить якісне задоволення потреб споживачів транспортних послуг, підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури, оптимізацію і координацію діяльності різних видів транспорту з метою підвищення їх конкурентоспроможності як на вітчизняному, так і на міжнародному ринках транспортних послуг.

Важливість транспортної галузі в економіці будь-якої країни важко переоцінити. Без неї не може функціонувати жодна сфера діяльності. Транспортна система – одна з основних галузей економіки, яка при стабільному та ефективному функціонуванні сприяє необхідним умовам розвитку економіки країни, обороноздатності, безпеки держави, її цілісності, підвищенню рівня життя.

**Мета і завдання дослідження.** Метою даного дослідження є розробка практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності використання технічного потенціалу підприємств, які надають послуги з вантажоперевезень задля покращення якості та збільшення обсягу наданих транспортних послуг, що в свою чергу вплине на зростання прибутку транспортно-логістичних компаній.

Відповідно до поставленої мети сформульовано такі завдання магістерської роботи:

- узагальнити теоретичні положення щодо сутності поняття «технічний потенціал» надання послуг, його відновлення та оцінки ефективності використання;

- виявити та обґрунтувати ряд чинників, які впливають на ефективність використання технічного потенціалу надання послуг транспортно-логістичних фірм;

- проаналізувати технічний потенціал надання послуг на обраному об'єкті дослідження;

- запропонувати шляхи підвищення ефективності використання технічного потенціалу підприємств надання транспортних послуг.

**Об'єкт дослідження** є технічний потенціал надання послуг транспортно-логістичного підприємства в сучасних умовах.

**Предметом дослідження** є теоретичні та методичні основи формування та використання технічного потенціалу.

Методи дослідження. У даній магістерській роботі були використані наступні методи дослідження: порівняння і теоретичного узагальнення – щодо розкриття сутності понять «технічний потенціал надання послуг»; синтезу та аналізу – для дослідження наявного стану обліково-аналітичного забезпечення галузі, яке займається перевезеннями вантажів; моделювання – для показників фондівіддачі, інтегрального коефіцієнта використання обладнання та коефіцієнта стабільності кадрів; формалізації – для відображення змісту, структури економічних показників у формі знаків; вимірювання – для відображення аналітичної інформації щодо предмету дослідження та визначення кінцевих результатів моделювання економічних процесів.

Інформаційну базу дослідження формують матеріали органів державної влади України з питань організації управління та функціонування підприємств-перевізників у транспортній галузі, інформаційно-аналітичні та статистичні дані підприємства ТОВ «УР-ТРАНС», результати власних досліджень за даною тематикою і проблематикою.

Практична значимість дослідження. Теоретичні положення та висновки, сформовані рекомендації щодо об'єкта дослідження на ринку транспортних перевезень вказують на можливі шляхи розвитку та можуть бути використані

транспортно-логістичними підприємствами, зокрема ТОВ «УР-ТРАНС» для підвищення ефективності використання технічного потенціалу, що в свою чергу дозволить підвищити конкурентоздатність аналізованого підприємства.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ТЕХНІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ

### 1.1 Сутність технічного потенціалу підприємства як економічної категорії

Забезпечити ефективне функціонування та розвиток підприємства на сучасному етапі, що характеризується невизначеністю та динамічними змінами бізнес-середовища, можливо шляхом нарощування потенціалу підприємства на інноваційній основі. Враховуючи, що потенціал підприємства є полі структурною системою, а технологічний потенціал прямо впливає на рівень якості та конкурентоспроможності продукції підприємства, актуальним наразі є управління розвитком технологічного потенціалу.

В економічній літературі зустрічається велика кількість наукових праць, присвячених дослідженню поняття технічного потенціалу підприємства. Серед науковців, які займались даними дослідженнями варто виділити таких, як: З.В. Герасимчук, Л.Л. Ковальська, О.С. Федонін, Л. Абалкін та Н. Архангельський, К.Л. Андрєєв, Ю.Г. Одегов та багато інших.

Зокрема Герасимчук З.В. та Ковальська Л.Л. у своїх працях зосереджували увагу на двох підходах до суті поняття потенціалу підприємства, а саме: ресурсному потенціалу та сукупному потенціалу [7, с. 64].

Федонін О.С. з групою науковців виокремив третій підхід, розглянувши потенціал як спроможність до виконання завдання [8, с. 82]. На нашу думку, для повного розуміння суті поняття технічного потенціалу необхідно враховувати всі зазначені вище теоретичні підходи.

Абалкін Л. та Архангельський Н. у своїх наукових роботах детально аналізували, окремо від інших підходів, ресурсний підхід, розглядаючи його як сукупність різних видів ресурсів, які забезпечують функціонування та

розвиток підприємства як єдиної системи. Зокрема Абалкін Л.І. більшу увагу акцентував на поняттях «потенціал» та «ресурси», вважаючи, що ці два поняття не слід порівнювати, оскільки потенціал представляє собою збірну узагальнюючу характеристику усіх наявних ресурсів. А Архангельський В.Н. вбачав у ресурсному потенціалі наявні засоби підприємства, які сприятимуть досягненню його мети, цілей та завдань. Тобто розглядав ресурсний потенціал як сукупність наявних ресурсів організації.

На нашу думку саме за допомогою такого підходу можна систематизувати та згрупувати наявний ресурсний потенціал підприємства та ґрунтовно проаналізувати усі існуючі взаємозв'язки між ресурсами [9, с. 48]. Можна констатувати, що викладений вище підхід має важливе значення в процесах планування та управління організацією, однак він не в повній мірі враховує всі фактори, які впливають на ефективність даних процесів. При реалізації ресурсного підходу нівелюється врахування ринкової ситуації та не повністю враховуються потреби і вимоги споживачів продукції підприємства.

К.Л. Андрєєв, Ю.Г.Одегов досліджували потенціал як вираження сукупної можливості об'єкта дослідження щодо досягнення будь яких завдань. Науковці стверджували, що ефективність розвитку економіки має ґрунтуватися не на досягнутому рівні застосування ресурсів, а на потенційних можливостях підприємства [9, с. 49].

Такий підхід спирається на визначення «потенціалу», що дається в тлумачних словниках. Так, в тлумачному словнику української мови «виробничий потенціал» – це сукупність засобів й можливостей у будь-якій галузі.

За третім підходом «потенціал» - можливість ресурсів підприємства реалізувати отримані перед нею завдання. Технічний потенціал на думку дослідників цього підходу визначається, як єдність функцій та структури об'єкта та вираження їхнього взаємозв'язку. На тій основі можна зробити висновок про комплекс можливостей працівників виконувати певні завдання.

Чим результативніша є структура підприємства та чим більша взаємодія функціональних елементів, тим вищою буде ефективність виробничо-технічного потенціалу підприємства.

Таким чином, можна погодитися з Герасимчук З.В. та Ковальською Л.Л., які вважають потенціалом оптимальні можливості підприємства здійснювати власну діяльність з врахуванням впливу зовнішніх та внутрішніх факторів шляхом раціонального використання усіх видів ресурсів з метою реалізації потенційних цілей. [7, с. 117].

Традиційно управління передбачає етапи, пов'язані з діагностикою ситуації, розробкою та обґрунтуванням заходів щодо її покращення, реалізацію даних заходів, оцінку їх ефективності та коригування завдань щодо управління. Відповідно, управління технологічним потенціалом перш за все передбачає оцінку його реального стану.

У наукових публікаціях розглядають різноманітні підходи до оцінки потенціалу підприємства, які можна поєднати в наступні групи: на основі використання економічних показників; вартісна оцінка потенціалу; оцінка конкурентоспроможності потенціалу. Ці ж групи методів можна застосувати при оцінці технологічного потенціалу.

Найчастіше застосовується саме система економічних показників, в якій можна виділити групи показників, що характеризують:

- стан техніки та технології на підприємстві;
- ефективність відтворення основних засобів;
- ефективність використання техніки та технології.

Чітко визначеного переліку таких показників не існує, для кожного окремого підприємства має бути окреслена та обґрунтована притаманна саме йому система показників, при цьому особлива увага повинна бути приділена інноваційному аспекту технічного потенціалу підприємства.

Другий напрямок оцінки потенціалу – це вартісна оцінка. Традиційно розглядають три підходи: витратний (майновий), порівняльний (ринковий),

результативний (доходний), кожен з яких включає сукупність окремих методів. Найчастіше використовуються методи витратного підходу, однак з позицій розвитку потенціалу доцільніше застосовувати методи порівняльного та результатного, що, на жаль, по відношенню до технічного потенціалу не завжди можливо.

Методи оцінки конкурентоспроможності потенціалу підприємства загалом, а тим більше технічного потенціалу, здебільшого не адаптовані до умов вітчизняного ринку і носять суб'єктивний характер.

Слід зазначити, що ефективне управління можливе за умови аналізу не тільки внутрішнього середовища, а і зовнішнього середовища діяльності підприємства. Що ж стосується техніко-технологічної складової, то, звичайно, необхідно дослідити ситуацію з метою виявлення потреби виробництва в техніці та технології, розробки стратегії розвитку техніко-технологічного потенціалу підприємства, забезпечення техніко-технологічної безпеки підприємства.

Доцільно визначити сутність техніко-технологічної безпеки підприємства як стан найбільш ефективного використання його техніко-технологічної бази з метою досягнення економічних та соціальних цілей розвитку підприємства в умовах конкуренції і господарського ризику [1].

В залежності від фінансового стану та стратегічних цілей підприємство може або підтримувати існуючий техніко-технологічний стан на певному рівні, або перейти на шлях розвитку через впровадження новацій, зокрема технологічних [2]. Важливим аспектом наразі є інноваційна діяльність підприємства як адаптація до підвищення інноваційної активності бізнес-середовища. Техніко-технологічний потенціал повинен сприяти динамічному зростанню здатності виробляти товар чи надавати послуги, що відповідає нинішнім та майбутнім запитам споживачів.

## **1.2 Оцінка технічного потенціалу підприємства як передумова його модернізації**

І до воєнного періоду багато підприємств України характеризувалися застарілою технікою і технологіями, неефективними системами організації бізнес-процесів, а воєнні дії поглибили процеси старіння, а в деяких випадках зруйнували основи бізнес-технологій. Політика післявоєнного відродження повинна бути спрямована не на вирішення проблеми з короткостроковим ефектом, а на комплексні зміни з метою забезпечення розвитку підприємства.

Модернізація, як правило, асоціюється з покращенням окремих видів об'єктів активної частини основних засобів. Це дозволяє досягти певні цілі у короткостроковому періоді. Однак, метою змін на підприємствах повинно бути формування можливостей розвитку в перспективі, формування відповідного потенціалу розвитку.

Модернізація – завжди інтелектуальна трансформація системи або її елементів, що означає розвиток опосередкований широким спектром змін [4, с.45]. Для досягнення результату модернізація повинна носити комплексний характер, охоплювати всі сфери діяльності підприємства. При цьому значна частина результатів діяльності підприємства залежить саме від технічного потенціалу. Ураховуючи, що основна мета діяльності підприємства пов'язана з найповнішим задоволенням потреб споживачів, то технічна складова є саме одним із факторів створення продукту з такими характеристиками, як функціональними, так і економічними, які повинні відповідати запитам споживачів.

Реалізація технічного потенціалу стосується не тільки самого процесу виробництва, що є традиційним розумінням сфери модернізації, а і товарної політики, в розумінні можливості створення відповідного продуктового ряду, створення умов для успішної реалізації управлінських процесів, соціальної направленості діяльності підприємства, в аспекті створення відповідних умов

праці і життєдіяльності персоналу загалом, включаючи вирішення питань безпечного довкілля. Таким чином, формування технічного потенціалу є важливою складовою модернізації підприємства.

Така модернізація повинна мати стратегічні орієнтири, однак, з урахуванням реального стану техніки і технології на підприємстві на момент прийняття рішення щодо подальших дій для досягнення поставлених цілей.

Питанню оцінки техніко-технологічних аспектів діяльності підприємства приділено увагу в ряді публікацій вітчизняних науковців та практиків [5,6]. Та наразі, з метою відновлення та розвитку підприємств, потрібно уточнити перелік показників, які дозволять оцінити поточний стан технічного потенціалу підприємства і напрямки змін, що дозволять підвищити рівень техніко-технологічної безпеки підприємства.

Запропоновано розглядати наступні напрями оцінки: забезпеченість основними засобами, стан та відтворення основних засобів, характеристика активної частини основних засобів та технології, ефективність використання основних виробничих засобів.

За кожним напрямом підібрано перелік показників, які можна розрахувати на основі інформації із щорічної фінансової звітності підприємства, а саме "Звіт про фінансові результати", "Звіт про фінансовий стан", та іншої доступної інформації.

Оцінюючи забезпеченість основними засобами підприємства, слід проаналізувати такі характеристики: розмір та темп зміни основних засобів, частка основних засобів та нематеріальних активів в активах підприємства, озброєність основними засобами. Таким чином, оцінюють наявність та динаміку як основних виробничих засобів загалом, так і окремих складових.

Оцінюючи стан та відтворення основних засобів підприємства, визначають придатність основних засобів та нематеріальних активів, коефіцієнти руху основних засобів та коефіцієнти ефективності їх використання.

Окремо слід оцінити активну частину основних засобів та технології, зокрема, розмір та темп зміни активної частини основних засобів, частку активної частини основних засобів, показники руху активної частини основних засобів, матеріаломісткість та енергомісткість бізнес-процесів.

Оцінка технічного потенціалу підприємства необхідна для розуміння поточної ситуації, виокремлення пріоритетних напрямів, щоб задіяти всі необхідні механізми стимулювання техніко-технологічної модернізації на інноваційній основі.

Оцінку за даними групами показників можна здійснювати як для окремого підприємства, так і для групи підприємств конкретного ринку, використовуючи адаптований графоаналітичний метод, що дозволить визначити черговість обґрунтованого спрямування інвестиційних ресурсів.

Досягнути визначених результатів можна тільки шляхом здійснення комплексних дій у всіх сферах діяльності підприємства.

Однак, технічний потенціал, реалізація якого забезпечить відповідний рівень техніко-технологічної безпеки підприємства, є основою успішної діяльності підприємства наразі і його подальшого розвитку.

Результати виробничо-господарської діяльності будь-якого підприємства залежать від технічного рівня підприємства, який суттєво впливає на величину прибутку, рентабельності, продуктивності праці та інші показники підприємства.

*Технічний рівень підприємства* - це використання прогресивної техніки і технології, це організація виробництва, праці та управління. Тому одним з основних завдань підприємства є його безперервний технічний розвиток, а також вдосконалення організації виробництва, праці та управління, актуальність цього завдання особливо зростає в умовах ринкової економіки.

Технічний рівень виробництва характеризує сукупність технічних, технологічних факторів виробництва. Чим вища прогресивність застосовуваної техніки, технології, організаційних форм, тим ефективніше

використовуються виробничі ресурси, що, в першу чергу, призводить до зростання таких показників, як фондвідача, продуктивність праці, зменшення матеріальних затрат на одиницю продукції. Зростання технічного рівня в сучасних умовах на основі технічного переозброєння і модернізації застарілого обладнання, автоматизації і механізації виробничих процесів, впровадження передової технології є основним фактором підвищення ефективності виробництва.

Вдосконалення управління, планування і організації виробництва, впровадження наукової організації праці забезпечує ефективне використання всіх видів ресурсів.

Технічний рівень виробництва включає в себе наступні складові: рівень техніки, рівень технології, рівень якості продукції, рівень організації виробництва, рівень організації праці, рівень організації управління виробництва.

Внаслідок підвищення технічного рівня виробництва на підприємстві відбувається зростання економічної ефективності виробництва, що знаходить своє відображення в позитивній динаміці узагальнюючих показників виробничо-господарської діяльності.

Розглянемо складові технічного потенціалу детальніше.

Схема складових технічного потенціалу виробництва (надання послуг) зображено на рисунку 1.1.

**Технічний рівень виробництва (надання послуг).** Постійне підвищення технічного рівня виробництва є одним із найважливіших джерел зростання ефективності виробництва. Таке підвищення ефективності виробництва вимагає переходу до запровадження високопродуктивних технологічних процесів, нових машин, обладнання, інструментів та пристроїв, забезпечення механізації праці, високої якості результатів роботи. Іншими словами *під технічним рівнем виробництва* слід розуміти рівень розвитку і матеріально-технічної бази, техніки і технології виробництва та якості

виконуваних робіт, наданих послуг чи випущеної продукції. Відповідно до цього повинна формуватися система оціночних показників, які охоплюють всі три сторони цього поняття - техніку, технологію та якість продукції (робіт, послуг).

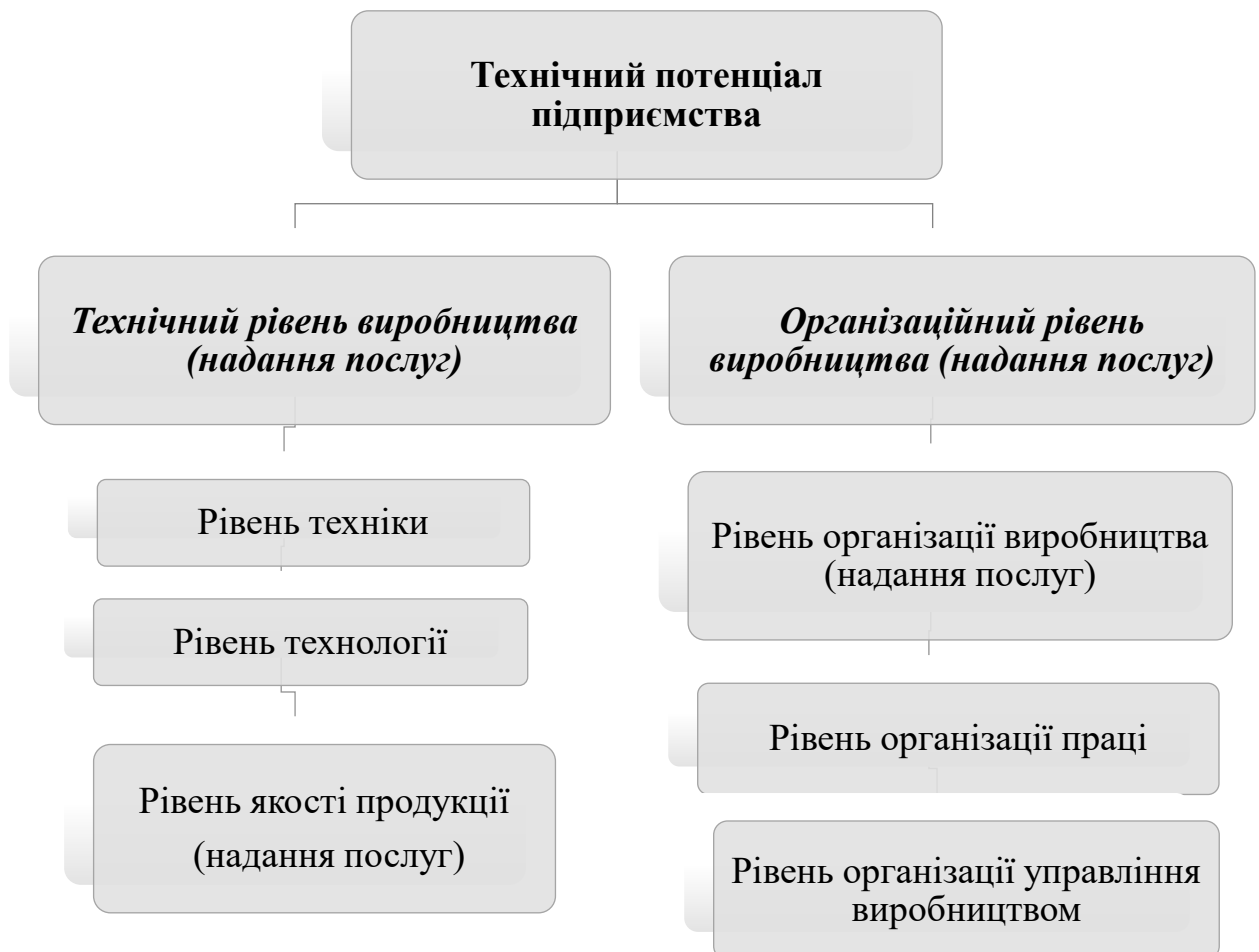


Рисунок 1.1 - Схема складових технічного потенціалу на підприємстві

**Організаційний рівень.** Організація виробництва праці та управління є самостійним напрямком роботи, який повинен забезпечити умови для використання основних елементів виробництва в просторі і часі. Тут варто зазначити, що при однаковому складі працівників працю та виробництво можна організувати по-різному. Виробництво може спеціалізуватися по-різному, різними можуть бути концентрація та форми

кооперування і все це, безумовно, відобразиться на техніко-економічних показниках. Кваліфіковане технічним та організаційним розвитком підприємства - завдання надзвичайно складне, для вирішення його необхідно спеціальні знання, широка інформація, обчислювальна техніка та підготовлені кадри. Певну роль відіграє той факт, що планування цього напрямку діяльності підприємства вимагає ґрунтовних знань як з економіки, так і техніки виробництва.

### **1.3 Показники для оцінки технічного потенціалу підприємства**

Виробничо-господарська діяльність підприємства характеризується і оцінюється перш за все комплексом досягнутих техніко-економічних показників, які характеризують рівень досягнень техніки і технології та рівень господарської діяльності підприємства. Вибрана система показників повинна, по-перше, дати уявлення про загальний стан справ на підприємстві, і по-друге, детально охарактеризувати стан і динаміку того економічного впливу, тієї сторони діяльності підприємства, аналіз якої є предметом даної роботи, а саме підвищення ефективності діяльності підприємства за рахунок покращення технічного та організаційного рівня виробництва (надання послуг) в ТОВ «УР-ТРАНС». Виробничо-господарська діяльність підприємства планується і оцінюється системою техніко-економічних показників, які поділяються на кількісні і якісні в залежності від способу вираження економічних явищ.

Кількісні показники оцінюють величину вимірюваних явищ, тобто відображають безпосередні результати роботи підприємства .

Якісні показники визначають ефективність функціонування окремих ланок і використання виробничих ресурсів.

#### ***Показники технічного рівня виробництва***

Основою виробничої діяльності людини є техніка, її рівень та масштаби, що визначають виробничі можливості, якісні та кількісні показники діяльності підприємства.

Для характеристики рівня розвитку матеріальних елементів доцільно використати такі показники.

1. Коефіцієнт придатності основних засобів - показник, що характеризує стан основних виробничих засобів підприємства, враховуючи рівень їх зношення:

$$K_{np} = (\Phi_n - \Phi_z) / \Phi_n, \quad (1.1)$$

де  $\Phi_n$  - початкова вартість основних засобів;

$\Phi_z$  - сума нарахованого зносу основних засобів.

2. Коефіцієнт оновлення основних засобів - показник, що характеризує інтенсивність роботи підприємства щодо удосконалення матеріальної бази виробництва:

$$K_{on} = \Phi_{вв} / \Phi_k \quad (1.2)$$

де  $\Phi_{вв}$  - вартість основних засобів, введених в даному періоді;

$\Phi_k$  - вартість основних засобів станом на кінець даного періоду.

3. Коефіцієнт вибуття основних засобів - показник, що характеризує інтенсивність роботи підприємства щодо виведення із експлуатації застарілих основних засобів:

$$K_v = \Phi_v / \Phi_{пч}, \quad (1.3)$$

де  $\Phi_v$  - вартість виведених із експлуатації (ліквідованих) основних засобів в даному періоді;

$\Phi_{пч}$  - вартість основних засобів станом на початок даного періоду.

4. Коефіцієнт поповнення основних засобів - відносний показник, який характеризує темпи розширення матеріально-технічної бази виробництва:

$$K_{по} = (\Phi_{вв} - \Phi_v) / \Phi_{пч}, \quad (1.4)$$

5. Коефіцієнт зносу ( $K_{зв}$ ) характеризує ту частку вартості основних засобів, що її списано на витрати виробництва в попередніх періодах і розраховується в цілому:

$$K_{зв} = Z_n / \Phi_{ср}, \quad (1.5)$$

де  $Z_n$  - сума зносу основних засобів.

6. Фондовіддача - показує яку кількість продукції (робіт) одержано з кожної гривні вартості основних засобів:

$$\Phi_B = Q / \Phi_{ср}, \quad (1.6)$$

де  $Q$  - обсяг наданих послуг, тис. грн.;

$\Phi_{ср}$  - середньорічна вартість основних виробничих засобів.

7. Оберненим показником до фондовіддачі є фондоємність ( $\Phi_e$ ), яка показує скільки основних засобів припадає на одиницю наданих послуг :

$$\Phi_e = \Phi_{ср} / Q, \quad (1.7)$$

8. Фондоозброєність характеризує оснащеність праці основними засобами і визначається як відношення середньорічної вартості основних засобів до середньооблікової чисельності працюючих:

$$\Phi_{озб} = \Phi_{ср} / СОЧ, \quad (1.8)$$

де  $СОЧ$  - середньооблікова чисельність робітників, чол.

9. Фондорентабельність показує величину прибутку, який одержало підприємство за одну гривню вартості основних засобів:

$$\Phi_{рент} = \Pi / \Phi_{ср}, \quad (1.9)$$

де  $\Pi$  - прибуток підприємства за 1 рік.

10. Покращення використання основних засобів залежить від їх експлуатації в часі, що характеризує коефіцієнт екстенсивного використання обладнання, який знаходиться за формулою:

$$K_{екс} = E_{факт} / T_{план}, \quad (1.10)$$

де  $T_{факт}$  - час, фактично відпрацьований обладнанням;

$T_{план}$  - плановий час роботи обладнання.

11. Ступінь використання основних засобів по потужності характеризує коефіцієнт інтенсивного використання автотранспорту:

$$K_{инт} = Q_{ф} / Q_{max}, \quad (1.11)$$

де  $Q_{ф}$ , - фактичний обсяг робіт;

$Q_{max}$  - максимально можливий обсяг робіт.

12. Добутком екстенсивного і інтенсивного коефіцієнтів визначають інтегральний коефіцієнт використання обладнання (автотранспорту):

$$K_{ин} = K_{екс} * K_{инт}, \quad (1.12)$$

13. Коефіцієнт автоматизації і механізації робіт ( $K_{ам}$ ) розраховують як відношення чисельності працівників, що працюють на механізованих і автоматизованих роботах ( $Ч_{ам}$ ) до загальної чисельності робітників ( $Ч_{заг}$ ), або як відношення часу роботи працівників зайнятих на автоматизованих чи механізованих процесах ( $t_{ам}$ ) до загальної тривалості їх роботи ( $t_{заг}$ ):

$$K_{ам} = Ч_{ам} / Ч_{заг} = t_{ам} / t_{заг}, \quad (1.13)$$

14. Характерним показником технічного рівня є машиноозброєність:

$$K_{м} = Ф_{а} / Ч_{р}, \quad (2.14)$$

де,  $Ф_{а}$  - активна частина основних засобів,

$Ч_{р}$  - чисельність робітників у найбільшу зміну або на підприємстві.

Під організацією виробництва слід розуміти сукупність принципів, форм та методів, котрі забезпечують найдоцільніше поєднання в часі і просторі та використання трьох складових процесу виробництва - засобів праці, предметів праці та самої праці з метою отримання певного кінцевого результату (виконання робіт).

До них насамперед належать пропорційність, паралельність, прямоточність, безперервність та ритмічність.

1. Принцип паралельності передбачає одночасне паралельне виконання окремих операцій (робіт), процесів. Паралельність реалізується за рахунок раціонального розподілу виробничого процесу (циклу) на складові частини, веденням робіт широким фронтом та суміщенням часу виконання

різних операцій, що дозволяє скоротити тривалість виробничого процесу та циклу. Рівень паралельності виробничого процесу можна характеризувати за допомогою коефіцієнта паралельності, який визначається за формулою:

$$K_{\text{пар}} = T_{\text{пар}} / T_{\text{цф}}, \quad (1.15)$$

де  $T_{\text{пар}}$  – тривалість виробничого циклу при паралельному виконанні робіт;  $T_{\text{цф}}$  - фактична тривалість виробничого циклу за умов, що склалися.

2. Принцип пропорційності виробництва можна оцінити кількісно величиною відхилення пропускної здатності по кожному етапу, процесу або структурному підрозділу за відомою формулою середньоквадратичного відхилення

$$\sigma = \sqrt{\sum_i^m \frac{(B_i - \bar{B})^2}{m}}, \quad (1.16)$$

де:  $B_i$  – пропускна здатність (потужність) відповідного етапу (цеху) у прийнятих одиницях;  $\bar{B}$  - обсяг виробництва за планом у прийнятих одиницях вимірювання;  $m$  – кількість етапів робіт (цехів).

3. Принцип безперервності вимагає, щоб в процесі виготовлення продукції (надання послуг) перерви між послідовно виконуваними технологічними операціями були зведені до мінімуму або взагалі повністю ліквідовані.

Рівень безперервності виробничого процесу та циклу характеризується коефіцієнтом безперервності, який визначається за формулою:

$$K_{\text{б}} = \frac{\sum t_{\text{тех}}}{T_{\text{ц}}}, \quad (1.17)$$

де:  $t_{\text{тех}}$  - тривалість технологічної (основної) частини виробничого циклу.

4. Принцип ритмічності дуже тісно пов'язаний із принципом безперервності. Він означає, що робота всіх підрозділів підприємства повинна підпорядковуватись певному ритму, тобто повторюваності. Отже, ритмічність

– це регулярне повторення процесу через рівні проміжки часу. При дотриманні цього принципу за рівні проміжки часу випускається однакова кількість продукції, виконується однаковий обсяг робіт, тобто забезпечується рівномірне завантаження робочих місць та виконавців.

$$K_p = \frac{B_{\text{фн}}}{B_{\text{п}}} , \quad (1.18)$$

де:  $B_{\text{фн}}$  – фактичний випуск продукції за відповідні періоди, але не вищий планового показника;  $B_{\text{п}}$  – плановий випуск продукції.

5. Коефіцієнт технічної готовності рухомого складу автотранспорту (характеризує частку технічно справних автомобілів в загальному парку автомобілів, що перебувають на підприємстві):

$$k_{\text{мг}} = \frac{T_z - T_p - T_{\text{мо}}}{T_z} , \quad (1.19)$$

де  $T_z$  – кількість автомобіле-днів в господарстві;  $T_p$  – кількість автомобіле-днів в ремонті;  $T_{\text{мо}}$  – кількість автомобіле-днів в технічному обслуговуванні.

6. Коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію характеризує ступінь ефективного використання рухомого складу і визначається за формулою:

$$k_{\text{вл}} = \frac{T_z - T_p - T_{\text{мо}} - T_{\text{отп}}}{T_z} , \quad (1.20)$$

де  $T_{\text{отп}}$  – кількість втрачених автомобіле-днів через організаційно-технічні простой.

7. Коефіцієнт використання вантажопідйомності характеризує кількість вантажу, що припадає в середньому на одиницю вантажопідйомності.

Статистичний коефіцієнт використання вантажопідйомності визначається за кількістю перевезених вантажів, а динамічний - за кількістю виконаної роботи.

$$k_{sc}^{stat} = \frac{Q_{\phi}}{Q_n}, \quad (1.21)$$

де  $Q_{\phi}$  – фактично перевезена кількість вантажів, т;  $Q_n$  – номінальна вантажопідйомність транспортного засобу, т

$$K_{sd} = B_{\phi} / B_n, \quad (1.22)$$

де  $Q_{\phi}$  – фактично перевезена кількість вантажів, т.;  $Q_n$  – номінальна вантажопідйомність транспортного засобу, т.;  $B_{\phi}$  – фактично виконана робота з вантажоперевезень, т-км.;  $B_n$  – номінальний обсяг роботи з вантажоперевезень, т-км.

8. Коефіцієнт нерівномірності перевезень характеризує повноту використання (завантаженість) автомобільного транспорту:

$$K_{nd} = Q_{max} / Q_{avg}, \quad (1.23)$$

де,  $Q_{max}$  – максимально можливий вантажопотік за даний період часу;

$Q_{avg}$  – середній вантажопотік за той же період часу.

9. Годинна продуктивність транспортного засобу характеризує інтенсивність його використання:

$$P_x = q_n * k_{ex} * 60 / t_{sc}, \quad (1.24)$$

Де,  $q_n$  – номінальна вантажопідйомність транспортного засобу;  $k_{ex}$  – коефіцієнт використання вантажопідйомності (статичний);  $t_{sc}$  – тривалість рейсу (транспортного циклу).

До показників, що характеризують рівень організації процесу управління підприємством відносять:

10. Коефіцієнт економічності апарату управління характеризує ступінь відповідності структури і чисельності апарату управління вимогам, що передбачені для відповідної галузі чи групи підприємств, а також нормативам чисельності працівників:

$$K_{ea} = (C_n / C_{\phi}) * (Ч_n / Ч_{\phi}), \quad (1.25)$$

де  $C_n$  – кількість структурних підрозділів, передбачених типовою структурою відповідно до встановлених нормативів;  $C_{\phi}$  – загальна фактична кількість

структурних підрозділів;  $Ч_n$ ,  $Ч_ф$  - відповідно нормативна та фактична чисельність працівників апарату управління.

11. Коефіцієнт стабільності кадрів характеризує плинність кадрів на підприємстві. Його показник визначається як відношення чисельності звільнених за власним бажанням, за порушення трудової дисципліни до середньої чисельності працюючих в попередньому періоді, плюс чисельність працюючих прийнятих в звітному періоді:

$$K_{ек} = 1 - ( Ч_{зв} * (Ч_{сн} / Ч_n ), \quad (1.26)$$

де,  $Ч_{зв}$  - чисельність звільнених за власним бажанням, за порушення трудової дисципліни та з інших причин за звітній період;  $Ч_{сн}$  - середньоблікова чисельність працівників в попередньому періоді;  $Ч_n$  - чисельність працівників, прийнятих в звітному періоді.

Для визначення резервів щодо підвищення організаційно-технічного рівня підприємства необхідно розглянути фактори що впливають на основні техніко-економічні показники діяльності підприємства.

#### **1.4 Кількісна та якісна характеристика чинників, що впливають на рівень технічного потенціалу підприємства**

Ефективність діяльності – це результативність господарювання. Забезпечення ефективної діяльності – першочергове практичне завдання для будь-якого промислового підприємства. Економічною ефективністю вважають зв'язок між результатом діяльності і витратами, що здійснені для отримання цього результату.

Ефективність діяльності виражається відносними показниками, що розраховуються виходячи з абсолютних показників результату і витрат підприємства.

Критерій ефективності в економічній літературі формулюється по-різному:

- максимум результату при оптимальній величині витрат;
- максимум результату при мінімумі витрат;
- максимум результату на одиницю витрат;
- мінімум витрат на одиницю результату.

Кожен з показників діяльності підприємства залежить від безлічі різних чинників. Якщо детально вивчати вплив чинників на величину економічного показника, то буде отримано найбільш точний результат аналізу і оцінка якості діяльності підприємства. Отже одним з найважливіших методичних питань в аналізі економічної діяльності є дослідження і вимірювання впливу різного роду чинників на значення досліджуваних економічних показників. Без всебічного і глибокого аналізу чинників неможливо прийти до обґрунтованого висновку про результативність діяльності, не можна виявити резерви виробництва, а й, відповідно, обґрунтувати управлінські рішення. Чинники - це рушійні сили (причини і умови) виробничих і економічних процесів і явищ, що визначають характер або суттєві риси їх розвитку. Дія чинників проявляється через причинні зв'язки процесів і явищ, кількісна характеристика їх впливу може бути виявлена через зміну тих чи інших технологічних показників.

На технічний потенціал підприємства впливає велика кількість чинників, дія яких має взаємопов'язаний та взаємообернений характер. Для оцінки та аналізу технічного рівня необхідно чітко уявити склад цих факторів і характер їх впливу на ці показники. Існує багато підходів до класифікації чинників. В залежності від зв'язку чинників з досліджуваними показниками виділяють *загальні* чинники, що впливають на показники виробничо-господарської діяльності і *часткові*, специфічні для даного показника.

*В залежності від місця виникнення* чинники поділяються на *внутрішні*, що виникають на підприємстві, і *зовнішні*, що виникають за його межами (галузеві).

У відповідності з цим всі чинники можна поділити на *природні*, *техніко-технологічні* та *організаційно-економічні*.

*Природні чинники* визначають умови роботи працівників та протікання виробничого процесу.

*Техніко-технологічні чинники* пов'язані з технікою та технологією виробничого процесу. За своїм характером дана група може бути розділена на дві групи: *технічні* і *технологічні*.

*Технічні чинники* характеризують сукупність засобів і знарядь праці, що використовуються при виконанні робіт. До них відноситься склад засобів праці, їх конструктивні особливості, технічна забезпеченість праці, рівень механізації і автоматизації виробництва тощо.

*Технологічні чинники* характеризують ступінь методів використання різномірних робіт та операцій. До технологічних чинників відноситься режим технологічних процесів, дисципліна тощо.

Рівень техніки і технології виробництва визначає рівень *техніко-економічних показників*. Покращення технічних і технологічних факторів підвищує значення всіх показників. Техніко-технологічні чинники визначають форми і методи організації виробництва і праці, відображають вплив науково-технічного прогресу на ефективність всього виробничого процесу. Чинники даної групи на відміну від природніх піддаються регулюванню.

*Організаційно-економічні чинники* пов'язані з організаційними і соціальними умовами виробництва. Дану групу можна поділити на дві підгрупи: *організаційні* і *соціально-економічні*.

*Організаційні чинники* пов'язані пов'язані із організацією виробництва і праці на підприємстві. Серед них виділяють наступні: рівень використання обладнання, організація робочих місць, режим роботи, форми організації виробництва, засоби виробництва і вищий рівень використання оборотних засобів.

*Соціально-економічні* чинники пов'язані з суспільно-економічними умовами виробництва, найважливіші серед них такі: склад і класифікація кадрів, стабільність, умови праці, моральне і матеріальне стимулювання, рівень охорони праці і техніки безпеки тощо.

На практиці між чинниками і результатами виробництва рідко існує, пряма функціональна залежність, частіше розглядають кореляційну залежність. Обґрунтований вибір чинників для економічного аналізу дозволяє об'єктивно оцінити виробничу ситуацію на підприємстві та зробити дієві висновки.

## РОЗДІЛ 2

### ОЦІНКА ТЕХНІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

#### 2.1 Загальні відомості щодо функціонування транспортної галузі України

На даному етапі розвитку стан транспортної системи України є незадовільним. На жаль, характерними рисами сучасного стану діяльності транспортної галузі України є критичний рівень фінансового стану і практично зношений рухомий склад та матеріальна і технічна база.

В першу чергу, це стосується залізничного і автомобільного транспорту. Розвиток усіх видів транспорту України вимагає збільшення загального обсягу перевезення вантажів, пропускної й провізної спроможності автомобільних шляхів, залізничних магістралей, аеропортів, морських та річкових портів. Україна має в своєму розпорядженні розгалужену систему шляхів сполучення.

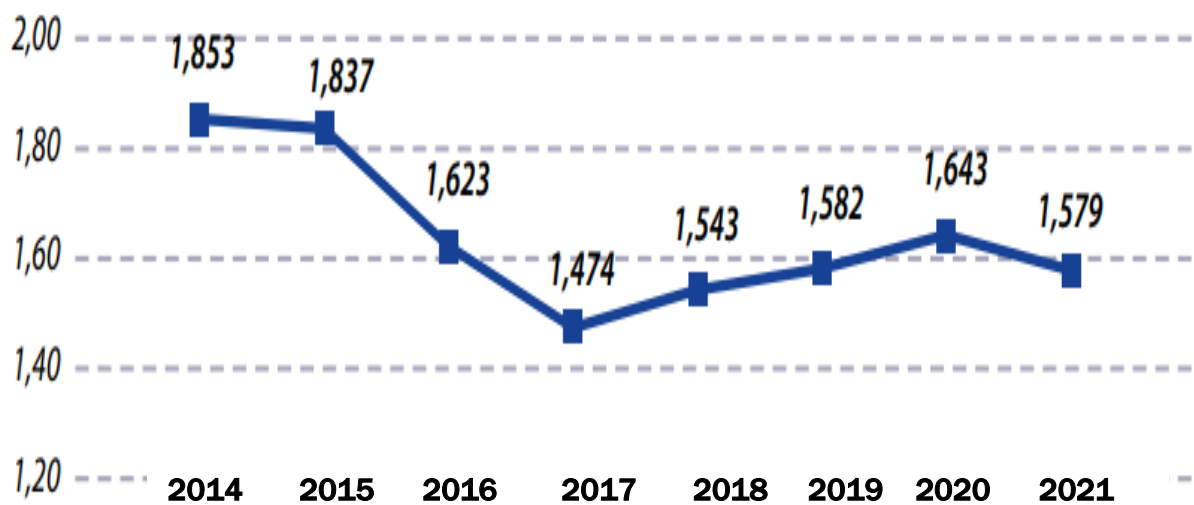
Починаючи з 2014 р., перед Україною постали нові виклики, пов'язані з війною та її наслідками: анексія частини території України, а саме АР Крим, втрата контролю над окремими територіями важливих промислових районів, що мало негативний вплив як на національну економіку в цілому, так і на кількісні показники виробничої інфраструктури країни, якості й стабільності її функціонування.

Зменшилися показники, що за останні 25 років практично не змінювалися: протяжність автомобільних доріг загального користування скоротилася на 6,3 тис. км — до 163,2 тис., залізниць — на 630 км, кількість торговельних портів — з 18 до 13 (діяльність портів Євпаторія, Керч, Феодосія, Севастополь, Ялта припинена).

Відбулося падіння ВВП, що спричинило спад у промисловості, у сільському господарстві, зниження реальної заробітної плати, мобільності

населення, відповідно і падіння попиту на перевезення пасажирів усіма видами транспорту. Скоротилися перевезення вантажів майже усіма видами транспорту: найбільше падіння спостерігалось на ринку залізничних та автомобільних перевезень.

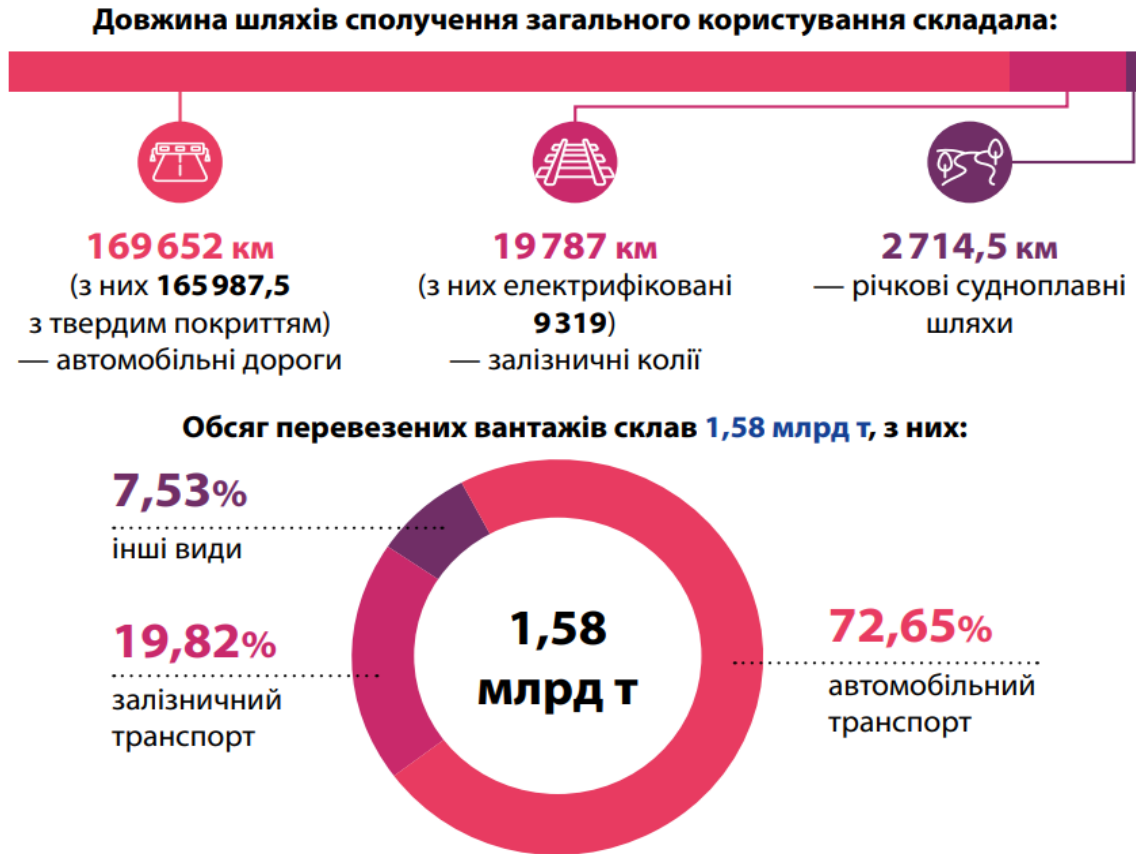
У наступні роки, після різкого падіння, ситуація дещо стабілізувалася і, починаючи з 2016, розпочалося зростання ВВП, що позитивно вплинуло і на транспортну галузь. Протягом останніх років на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність припадало понад 6% валового внутрішнього продукту і близько 6% загальної кількості зайнятого населення. Практично на одному рівні залишалися статистичні показники. Обсяг перевезення вантажів протягом 2014-2021 років наведений на рис. 2.1, інформація щодо довжини шляхів сполучення загального користування наведена на рис. 2.2.



**Рисунок 2.1 – Обсяг перевезених вантажів протягом 2014-2021 років, млрд. т**

Територією України проходить низка міжнародних транспортних коридорів. Проте, як це зазначено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року<sup>1</sup>, транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але

не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу, зокрема[30]:



**Рисунок 2.2 – Довжина шляхів сполучення загального користування  
За даними Державної служби статистики України в 2020 році**

➤ Транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий ринок. Витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції, що є вкрай високим показником;

- Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав - членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів;
- Спостерігається низький рівень інтероперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T.

Зазначене має вкрай негативний вплив на конкурентоспроможність та ефективність національної економіки. Особливо важливими факторами є зменшення транзитних перевезень через Україну та неспроможність транспортної системи надавати якісні послуги з міжнародних (зокрема експортних) вантажних перевезень.

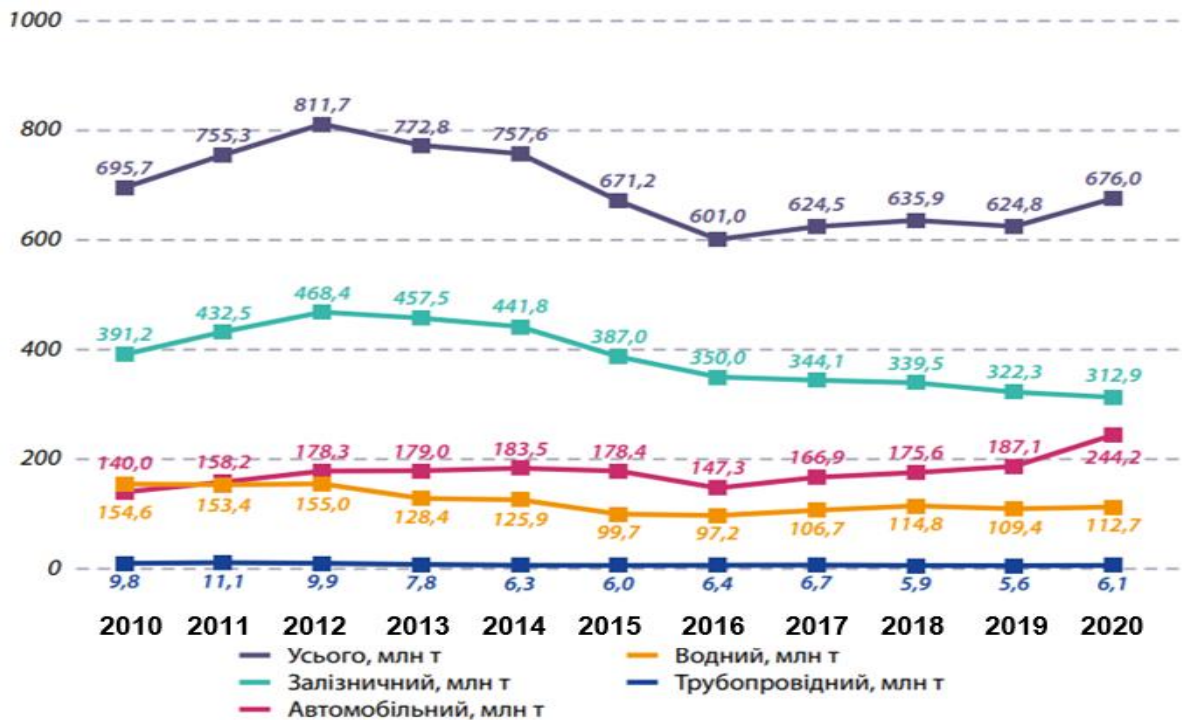
У рамках нашого магістерського дослідження розглянемо більш детально вантажні перевезення, проведемо аналіз у розрізі видів транспорту та видів перевезень.

Відповідно до статистичних даних, останні 25 років безумовним лідером в обсягах вантажних перевезень, що обслуговують загальнонаціональний господарський комплекс, є автомобільний транспорт.

Подальші дослідження ринку вантажних перевезень з точки зору визначення обсягів саме надаваних послуг з перевезення вказують на помітну зміну ринкових часток, але автомобільний транспорт поряд залізничним залишається вагомим гравцем ринку. Особливо це спостерігається у разі сегментації ринку у розрізі властивих для кожного виду транспорту вантажів. Протягом останніх десяти років обсяг перевезених усіма видами транспорту вантажів коливався у межах від 601 до майже 812 млн т, сягнувши максимуму у 2012 р., мінімуму у 2016 р. і завершивши 2020 р. на позначці 676 млн т.

Безперечними лідерами виявилися залізничний та автомобільний транспорт. При цьому, якщо автотранспорт демонстрував постійне зростання (рис. 2.3) від 140 млн т у 2010 р. до рекордних 244 у 2020 р., то залізничний

— навпаки: починаючи з піку 468 у 2012 р. неухильно рухався до антирекорду 312,9 млн т у 2020 р. Інші види транспорту виявили відносну стабільність, що корелюється із загальними річними показниками.



**Рисунок 2.3 – Обсяг перевезення вантажів за видами транспорту протягом 2010-2020 років**

Відповідна тенденція склалася і у динаміці зміни ринкових часток видів транспорту, зокрема без особливих змін: авіаційний — щороку менше 0,02%, водний — щороку близько 1%, трубопровідний — від 22% у 2010 р. до 16,7% у 2020 р.

Враховуючи наведені показники, слід звернути більш прискіпливу увагу до найвагоміших гравців ринку. Статистичні показники свідчать, що залізничний транспорт продовжує займати найбільшу частку, зокрема у 2010 – 2016 рр. вона складала 56%-59%, проте починаючи з 2016 р. спостерігається динамічне падіння.

Автомобільний транспорт, розпочавши своє зростання з 2010 р., за останні п'ять продемонстрував значний приріст темпів і завершив 2020 р. на позначці 36%, проте як залізничний — на історичному мінімумі 46%.

Оскільки кожен вид транспорту зазвичай обслуговував відповідні сектори економіки, такі різкі зміни ринкових часток можуть свідчити про формування вкрай негативних для розвитку національної економіки факторів, що у свою чергу може негативно вплинути на транспорту галузь унаслідок надмірного навантаження автомобільних шляхів сполучення.

Найбільш залежними від транспортної галузі є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, хімічна та харчова промисловість, будівництво, роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги, оборона.

Зазначена тенденція також потребує більш глибокого дослідження з метою визначення конкурентної позиції і перспектив розвитку кожного виду транспорту.

Виходячи з викладеного вище, можемо зробити проміжний висновок: останні десять років автомобільний транспорт здійснює доволі успішну експансію на ринку вантажних перевезень України, у той час як його конкуренти послаблюють свої позиції.

Більш детальний оцінку діяльності підприємств з перевезення вантажів на прикладі ТОВ «УР-ТРАНС» здійснимо у наступному параграфі магістерської роботи.

## **2.2 Загальна характеристика та оцінка виробничо-господарської діяльності підприємства**

Об'єктом дослідження у магістерській роботі обрано Товариство з обмеженою відповідальністю «УР-ТРАНС» засноване на основі статуту згідно рішенням засновників від 11.02.2018 року відповідно до діючого

законодавства України. Основні реєстраційні дані підприємства відображено у табл.2.1.

Основні реєстраційні дані ТОВ «УР-ТРАНС»

№	Критерії	Характеристика
1.	Повна назва підприємства	Товариство з обмеженою відповідальністю «УР-ТРАНС»
2.	Скорочена назва підприємства	ТОВ «УР-ТРАНС»
3.	Юридична адреса та поштова адреса	вул. Полуванки, 30
4.	Код ЄДРПОУ	43505048
5.	Форма власності	Товариство з обмеженою відповідальністю
7.	Дані про початок діяльності	11.02.2018

Місія компанії – надання клієнтам безперебійної, якісної і своєчасної доставки вантажу. Стратегічною метою товариства є збереження і підвищення позиції на ринку автомобільних вантажних перевезень для збільшення пропозицій споживачам наданих послуг, при збереженні прибутковості та фінансової стійкості компанії.

Виходячи з місії компанії нами представлено дерево цілей роботи підприємства на рис. 2.4.

Мета компанії - займати лідируючі позиції в сфері транспортно-логістичних послуг, розвивати наявні та нові напрямки, стати ефективним і надійним партнером і провайдером.

Принципи діяльності компанії:

- лояльність, чесність та прозорість щодо клієнтів і партнерів;
- постійний розвиток, впровадження інновацій та заохочення ініціативності;
- командна робота при вирішенні складних завдань і персональна відповідальність за невиконання поставлених задач;
- забезпечення конкурентоспроможності компанії, клієнтів і партнерів.



Рисунок 2.4 – Дерево цілей компанії ТОВ "УР-ТРАНС"

Головним завданням ТОВ «УР-ТРАНС» є здійснення господарської діяльності, направленої на одержання прибутку на вкладений капітал, а також задоволення, на основі отриманого прибутку, соціально-економічних інтересів трудового колективу та розширення обсягів діяльності.

Основним напрямком діяльності Товариства є здійснення міжнародних перевезень вантажів. На сьогодні ТОВ «УР-ТРАНС» надає послуги з міжнародних та міжобласних перевезень за напрямками Італія, Угорщина, Польща, Німеччина та послуги з перевезень вантажів по всіх регіонах України.

Основними видами економічної діяльності Товариства є:

- вантажний автомобільний транспорт;
- технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів;
- інша допоміжна діяльність у сфері транспорту;
- торгівля іншими автотранспортними засобами;
- надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна;
- роздрібна торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів;

- оптова торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів;
- торгівля автомобілями та легковими автотранспортними засобами.

Для визначення рівня ефективності виробничо-господарської та фінансової діяльності підприємства проведемо аналіз основних техніко-економічних показників.

Таблиця 2.2 - Основні техніко-економічні показники діяльності ТОВ "УР-ТРАНС"

Назва показника	Значення показника				
	2018	2019	2020	2021	2022
Обсяг наданих послуг, тис. грн.	72546,9	74395,4	75481,3	80315,3	97117,8
Обсяг перевезених вантажів, т	477995	481020	481734	492896	478115
Виконана робота з вантажоперевезень, тис. км.	4707	4919	4941	4961	5074
Продуктивність праці, т/осіб	3567,1	3563,1	3490,8	3200,6	2969,7
Собівартість транспортування 1 т вантажу, грн.	130,2	131,4	133,8	133,2	155,3
Прибуток, тис. грн.	8906,2	9357,2	9590,4	11227,6	10972,6

Використовуючи ряди динаміки на основі даних таблиці 2.2 визначаємо динаміку основних техніко-економічних показників за 2018-2022 роки. Отримані результати занесені в таблицю 2. 2 та представлені на рис. 2.5.

Таблиця 2.2 – Динаміка основних техніко-економічних показників діяльності підприємства за 2018-2022 роки

Показник	Роки	Абс.значення	Абсолютний приріст		Темпи росту, %		Темпи приросту, %		Абс. значення 1% приросту
			баз	ланц	баз	ланц	баз	ланц	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Обсяг наданих послуг, тис. грн.	2018	72546,90	-	-	100,0	-	-	-	-
	2019	74395,40	1848,5	1848,5	102,5	102,5	2,5	2,5	725,5
	2020	75481,30	2934,4	1085,9	104,0	101,5	4,0	1,5	744,0
	2021	80315,30	7768,4	4834,0	110,7	106,4	10,7	6,4	754,8
	2022	97117,80	24570,9	16802,5	133,9	120,9	33,9	20,9	803,2
Обсяг перевезених вантажів, т	2018	477995,00	-	-	100,0	-	-	-	-
	2019	481020,00	3025,0	3025,0	100,6	100,6	0,6	0,6	4779,9
	2020	481734,00	3739,0	714,0	100,8	100,1	0,8	0,1	4810,2

	2021	492896,00	14901,0	11162,0	103,1	102,3	3,1	2,3	4817,3
	2022	478115,00	120,0	-14781,0	100,0	97,0	0,0	-3,0	4929,0
Виконана робота з вантажоперевезень, тис. км	2018	4707,00	-	-	100,0	-	-	-	-
	2019	4919,00	212,0	212,0	104,5	104,5	4,5	4,5	47,1
	2020	4941,00	234,0	22,0	105,0	100,4	5,0	0,4	49,2
	2021	4961,00	254,0	20,0	105,4	100,4	5,4	0,4	49,4
	2022	5074,00	367,0	113,0	107,8	102,3	7,8	2,3	49,6
Продуктивність праці, т/осіб	2018	3567,10	-	-	100,0	-	-	-	-
	2019	3563,10	-4,0	-4,0	99,9	99,9	-0,1	-0,1	35,7
	2020	3490,80	-76,3	-72,3	97,9	98,0	-2,1	-2,0	35,6
	2021	3200,60	-366,5	-290,2	89,7	91,7	-10,3	-8,3	34,9
	2022	2969,70	-597,4	-230,9	83,3	92,8	-16,7	-7,2	32,0
5. Собівартість транспортування 1 т вантажу, грн.	2018	130,20	-	-	100,0	-	-	-	-
	2019	131,40	1,2	1,2	100,9	100,9	0,9	0,9	1,3
	2020	133,80	3,6	2,4	102,8	101,8	2,8	1,8	1,3
	2021	133,20	3,0	-0,6	102,3	99,6	2,3	-0,4	1,3
	2022	155,30	25,1	22,1	119,3	116,6	19,3	16,6	1,3
6. Прибуток, тис. грн.	2018	8906,20	-	-	100,0	-	-	-	-
	2019	9357,20	451,0	451,0	105,1	105,1	5,1	5,1	89,1
	2020	9590,40	684,2	233,2	107,7	102,5	7,7	2,5	93,6
	2021	11227,60	2321,4	1637,2	126,1	117,1	26,1	17,1	95,9
	2022	10972,60	2066,4	-255,0	123,2	97,7	23,2	-2,3	112,3

Обсяг наданих послуг - один з основних показників діяльності підприємства, оскільки він визначає рівень інших показників. По даному підприємству він охоплює надходження від транспортування товарів міжнародного та міжобласного перевезення, а також міжміського та приміського. За аналізований період обсяг наданих послуг постійно зростає: від 72,5 млн. грн. у 2018 р. до 97,1 млн. грн. у 2022 р., що становить 33,9% приросту. Таке нарощення відбулося насамперед завдяки збільшенню замовлень перевезень вантажів, а особливо у військовий період у 2022 році, що спричинено насамперед ситуацією в країні, а саме агресією росії проти України. В цей час зросла кількість міжнародних перевезень вантажів спричинена потребою та ситуацією в країні.

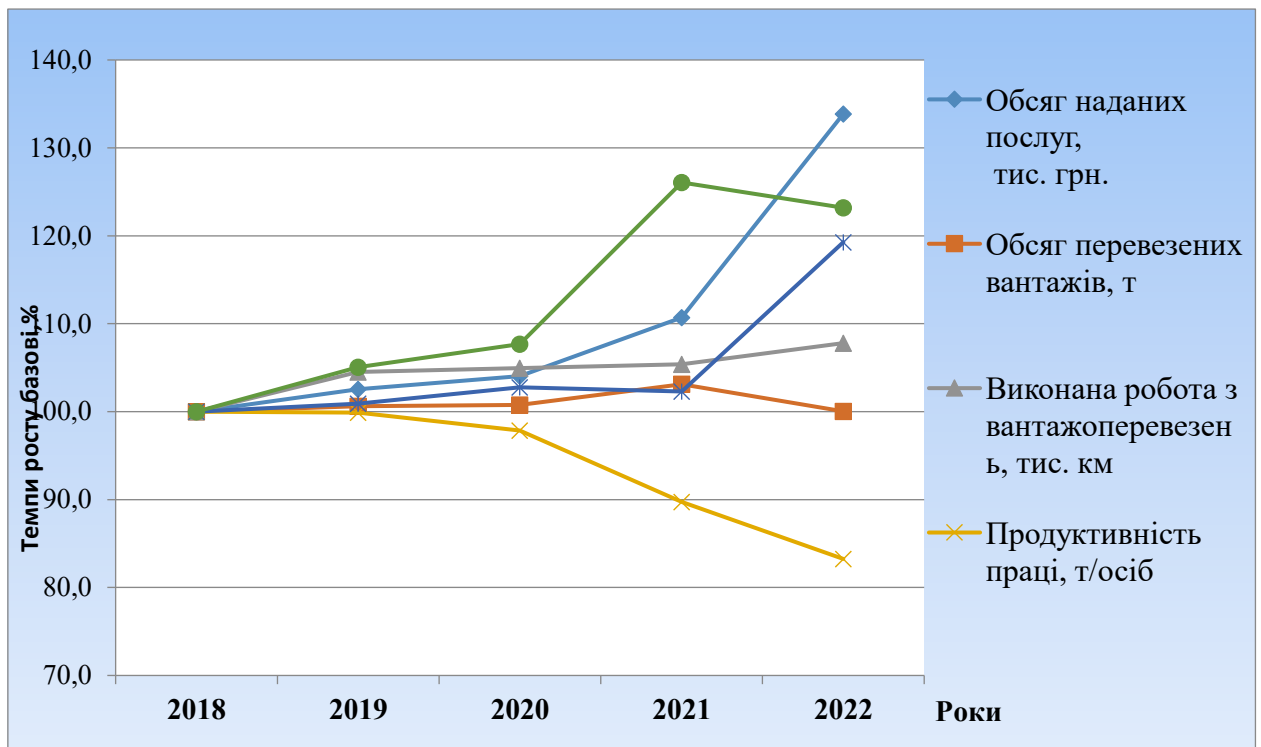


Рисунок 2.5 – Динаміка основних техніко-економічних показників діяльності підприємства за 2018-2022 роки

В цілому ТОВ «УР-ТРАНС» наростило кількість вантажів, що перевозяться. Так, у 2018 р. було транспортовано 478 тис. т вантажів, у 2021 р. - 492,9 тис. т. Але у 2022 р. відбувся спад в динаміці даного показника на 3% порівняно з попереднім роком.

Кінець 2021 р. - початок 2022 р. характеризувалися гострою політичною та економічною нестабільністю, внаслідок чого більшість підприємств України призупинили виробничу діяльність, очікуючи змін, і не бажаючи ризикувати. Звичайно, така ситуація відбилася і на діяльності ТОВ "УР-ТРАНС", коли потреба в його послугах щодо перевезень вантажів різко зменшилась. Однак ця ситуація була тимчасовою і є всі підстави сподіватися на подальше нарощення обсягів наданих послуг підприємством.

Варто зазначити деяку розбіжність в динаміці показників обсягу наданих послуг та обсягів перевезених вантажів. Це пояснюється двома причинами. Перший показник є вартісним і на його рівень суттєвий вплив має

цінова політика підприємства і в цілому кон'юнктура ринку. Завдяки підвищенню тарифу на перевезення вартісний показник за темпами росту значно перевищує натуральний показник. Іншою причиною є те, що одна й та ж кількість вантажів може перевозитися на різні відстані, відповідно і оплата послуг буде відрізнятися. І справді, якщо розглянути показник виконаної роботи з вантажоперевезень, то можна побачити, що він стабільно зростає: у 2018 р. пробіг становив 4707 тис. км, а у 2022 р. - 5074 тис. км, що становить 7,8% приросту.

Також на зменшення обсягів перевезених вантажів вплинуло зменшення кількості автомобілів, що знаходяться на балансі підприємства. Якщо з 2018 р. до 2019 р. їхня кількість постійно зростала, то у 2022 р. їх стало менше у зв'язку з продажем і списанням.

Ефективність затрат праці характеризується показником продуктивності праці. Ріст продуктивності праці є важливим фактором ефективності виробництва, служить об'єктивною передумовою збільшення матеріальних благ, інтенсифікації виробництва.

Тенденція зміни продуктивності праці має майже протилежну картину до зміни обсягів транспортування. Рівень продуктивності праці у 2022 р. впав на 16,7% порівняно з 2018 р., що зумовлене, в основному, збільшенням чисельності працівників ТОВ «УР-ТРАНС» за п'ять років. Загалом на кінець аналізованого періоду продуктивність праці склала 2969,7 т/особу, що на 7,2% менше рівня попереднього року.

Слід також відмітити той факт, що зростання чисельності працюючих відбулося у зв'язку із створенням за аналізований період двох нових експлуатаційних ділянок і трьох нових відділів в управлінському апараті підприємства. Нові структурні підрозділи ще не встигли запрацювати на повну потужність, тож можна очікувати підвищення продуктивності праці в цілому по підприємству через один-два роки.

Великий вплив на формування таких показників як собівартість транспортування та прибуток мала економічна нестабільність аналізованого періоду та інфляційні процеси, особливо за два останні роки.

Аналізуючи собівартість, бачимо, що значення показника майже щорічно збільшується. Так, у 2022 р. собівартість транспортування 1 т вантажу становила 155,3 грн., що на 25,1 грн. більше рівня 2018 р. Ріст собівартості пов'язаний перш за все із ростом витрат по окремих їх елементах, перш за все - це тариф на перевезення і витрати на ремонт цистерн. Різке зростання вартості палива, електроенергії, мастильних та інших витратних матеріалів та зростання витрат на здійснення ремонтних робіт та технічного обслуговування спричинило зростання показника собівартості транспортування 1 т вантажу за аналізований період.

Незважаючи на зростання собівартості підприємство стабільно отримує прибутки. Так, у 2018 р. прибуток становив 8906,2 тис. грн., а у 2022 р. - вже 11672,6 тис. грн., що становить 31,1% приросту. Дана тенденція цілком відповідає динаміці обсягу наданих послуг.

Таким чином, аналіз основних техніко-економічних показників виробничо-господарської діяльності ТОВ "УР-ТРАНС" дав змогу охарактеризувати в загальних рисах ефективність виробництва підприємства. Беручи до уваги динаміку проаналізованих ТЕРП, ситуацію на ТОВ "УР-ТРАНС" можна охарактеризувати як цілком задовільну з хорошими перспективами на майбутнє.

### **2.3 Дослідження ефективності використання технічного потенціалу логістичного підприємства**

Технічний рівень надання послуг підприємством характеризується ступенем досконалості машин і устаткування, що використовуються на підприємстві, і їхнім технічним станом, прогресивністю технічних процесів,

рівнем механізації й автоматизації виробництва тощо, а тому аналіз технічного рівня виробництва слід проводити поетапно, відповідно до елементів, з яких він складається.

Спочатку проаналізуємо рівень розвитку техніки в ТОВ "УР-ТРАНС". Згідно теоретичних положень, викладених в першому розділі технічний стан основних засобів характеризують наступними показниками: коефіцієнт придатності основних засобів; коефіцієнт оновлення основних засобів; коефіцієнт вибуття основних засобів; коефіцієнт поповнення основних засобів.

Дані, необхідні для розрахунку вищенаведених показників, приведемо в таблиці 2.3. Розраховані показники розвитку техніки приведені в таблиці 2.4, а для наочності зобразимо графічно динаміку зростання показників технічного стану основних засобів на рисунках 2.6 та 2.7.

Таблиця 2.3 - Вихідні дані для визначення рівня розвитку техніки ТОВ "УР-ТРАНС"

Показники	2018	2019	2020	2021	2022
Вартість основних засобів на початок року, тис. грн.	573504,1	678293,1	693875,4	949100,7	966483,4
Введення основних засобів за рік, тис. грн.	18060,4	4062,2	70520,6	5133,5	15701,9
Вартість вибулих основних засобів за рік, тис. грн.	5694,9	11520,1	18470,5	12249,2	65054,7
Вартість основних засобів на кінець року, тис. грн.	597259,4	693875,4	949100,7	966483,4	1047240
Залишкова вартість основних засобів, тис. грн.	445989,7	562923	674590,9	674168,9	731726,5

Таблиця 2.4 - Показники рівня розвитку техніки ТОВ "УР-ТРАНС"

Показники	Рік	Фактичне значення	Абсолютний приріст		Темпи росту, %		Темпи приросту, %	
			баз	ланц	баз	ланц	баз	ланц
1. Коефіцієнт поповнення основних засобів	2018	0,0454	-	-	-	-	-	-
	2019	0,006	-0,039	-0,039	13,216	13,216	-86,784	-86,784
	2020	0,0935	0,048	0,088	205,947	1558,33	105,94	1458,33
	2021	0,0061	-0,039	-0,087	13,436	6,524	-86,564	-93,476
	2022	0,0269	-0,019	0,021	59,251	440,984	-40,749	340,984
	2018	0,0065	-	-	-	-	-	-

2.Коефіцієнт вибуття основних засобів	2019	0,0002	-0,006	-0,006	3,077	3,077	-96,923	-96,923
	2020	0,0077	0,001	0,008	118,46	3850,00	1,8462	3750,00
	2021	0,0003	-0,006	-0,007	4,615	3,896	-95,385	-96,104
	2022	0,0004	-0,006	0,000	6,154	133,33	-93,846	33,33
3.Коефіцієнт оновлення основних засобів	2018	0,0303	-	-	-	-	-	-
	2019	0,006	-0,024	-0,024	19,802	19,802	-80,198	-80,198
	2020	0,0928	0,063	0,087	306,271	1546,66	206,271	1446,66
	2021	0,0054	-0,025	-0,087	17,822	5,819	-82,178	-94,181
4.Коефіцієнт придатності основних засобів	2018	0,7467	-	-	-	-	-	-
	2019	0,7354	-0,011	-0,011	98,487,	98,487	-1,513	-1,513
	2020	0,7108	-0,036	-0,025	95,192	96,655	-4,808	-3,345
	2021	0,6975	-0,049	-0,013	93,411	98,129	-6,589	-1,871
2022	0,6987	-0,048	0,001	93,572	100,17	-6,428	0,172	

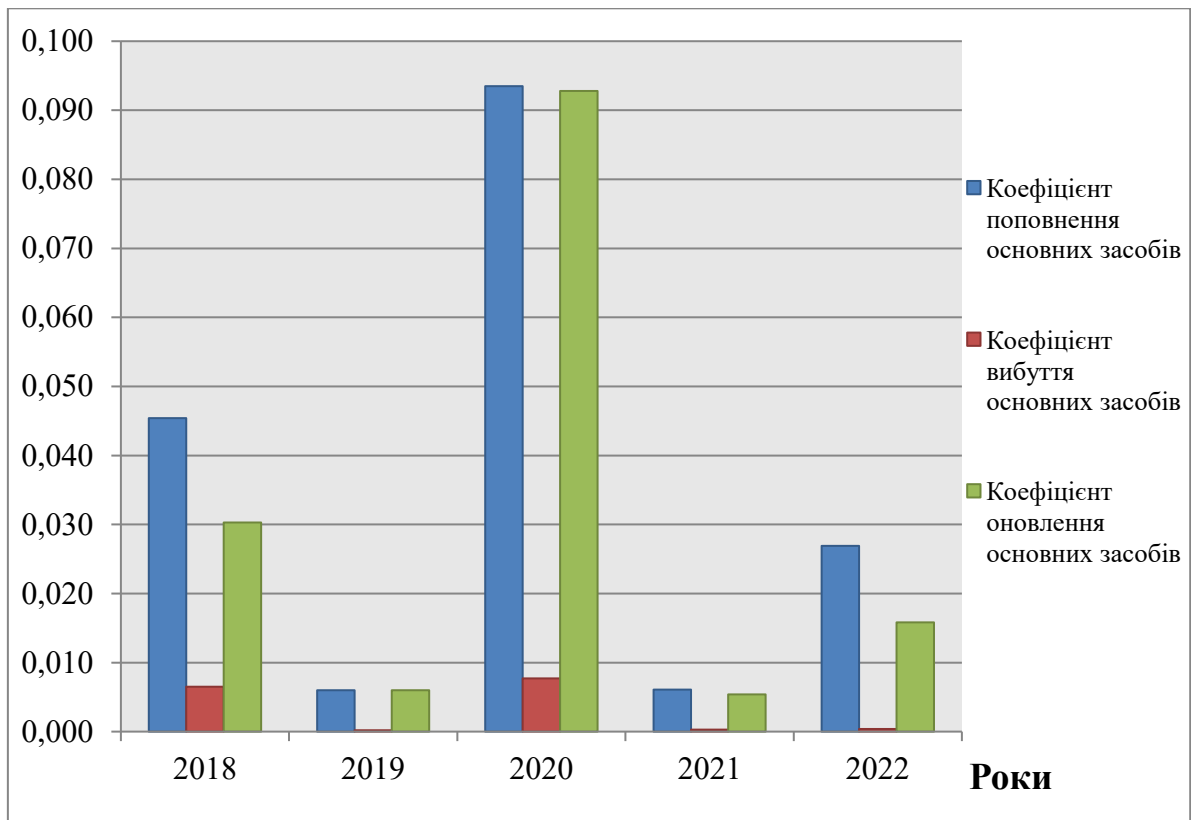


Рисунок 2.6 - Динаміка показників рівня розвитку техніки на ТОВ "УР-ТРАНС" протягом 2018-2022 років

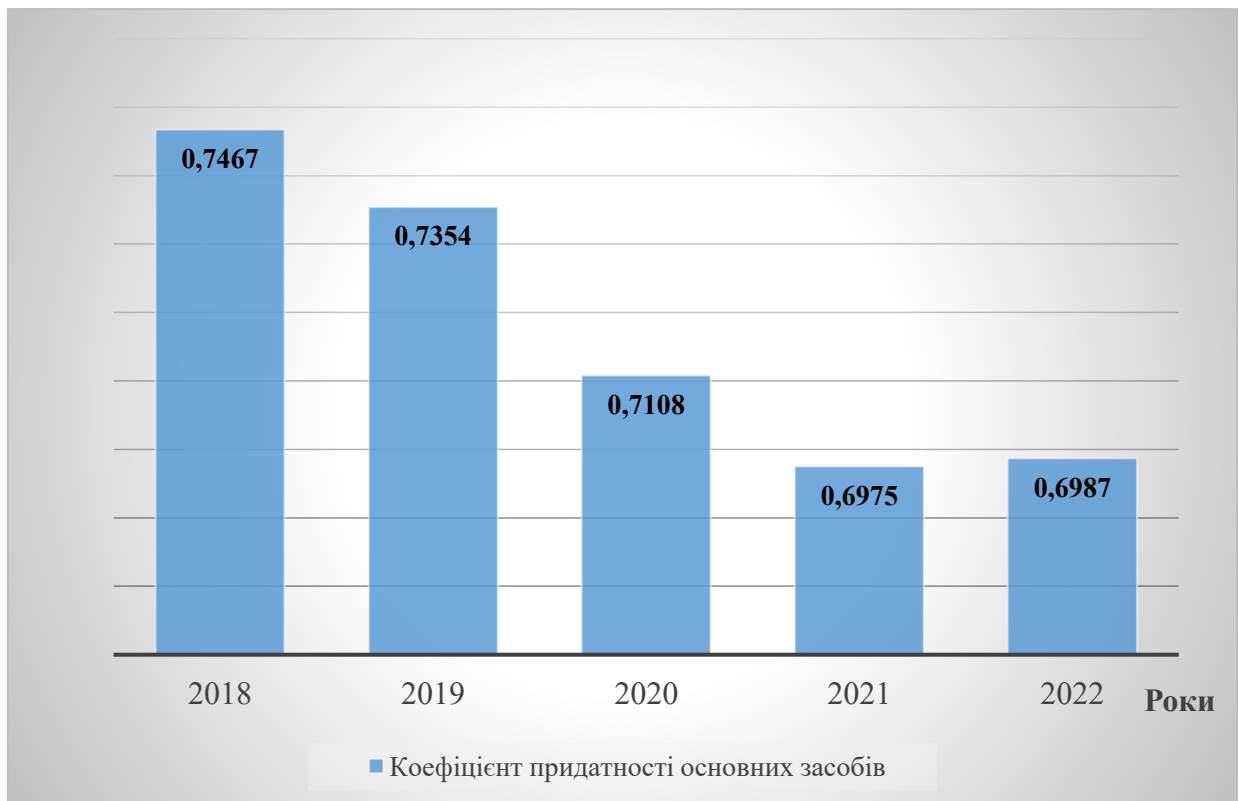


Рисунок 2.7 - Динаміка коефіцієнта придатності основних засобів на ТОВ "УР-ТРАНС" протягом 2018-2022 років

Як бачимо з приведеної таблиці 2.4 та рисунку 2.7, коефіцієнт придатності основних засобів є досить стабільним, проте щорічно спостерігається незначне його зменшення. За аналізований період цей показник зменшився з 0,7467 до 0,6987. Явище зменшення коефіцієнта придатності основних засобів є негативним, проте, враховуючи складну економічну ситуацію, що склалася, можна зробити висновок про те, що підприємство підтримує рівень придатності основних виробничих засобів на належному рівні.

Аналізуючи динаміку коефіцієнта оновлення основних засобів, слід зазначити, що в 2019 році рівень цього показника дещо спав на 0,0243, що склало близько 19 %. Спад пов'язаний із зменшенням кількості введених основних засобів в 2019 році в порівнянні з 2018 роком. В 2020 році відбувся

значний ріст даного показника. Це пов'язано перш за все з тим, що в даному році було введено в експлуатацію нові основні засоби, а саме куплені нові транспортні засоби для перевезення вантажів.

В звітному 2021 році значення коефіцієнта оновлення основних засобів спадає відносно 2020 року на 0,0874, що становить 17,8 %, та свідчить про зменшення темпів введення в дію нових промислово-виробничих засобів, проте в 2022 році коефіцієнт оновлення основних засобів зріс на 0,0104 (52%) в порівнянні з 2021 роком.

Коефіцієнт вибуття основних засобів в 2019 році є мінімальним за аналізований період. В 2020 році його значення зросло в порівнянні з базисним 2018 роком на 118 %. Звідси бачимо, що темпи вибування основних засобів ТОВ "УР-ТРАНС" в 2020 році мали найбільше значення за аналізований період.

Отже, можна зробити висновок, що підприємство протягом 2018 та 2020 років активно позбувається і фізично та морально застарілих основних засобів, що пов'язано із планом реконструкції підприємства.

Коефіцієнт поступлення (поповнення) основних засобів в 2018 році склав 0,0454, а в 2020 році зріс до 0,0935, що склало близько 200% в порівнянні з базовим 2018 роком. Таке явище пояснюється тим, що в 2020 році вартість ведених в дію основних засобів значно перевищує вартість ліквідованих - на баланс підприємства було взято нові транспортні засоби та нові цистерни. Проте протягом 2019 та 2021 роках ТОВ "УР-ТРАНС" не проводило значного оновлення існуючих основних засобів, чим пояснюються незначні значення показників рівня розвитку техніки за дані роки.

Судячи з проведеного вище аналізу, можна зробити висновок про те, що ТОВ "УР-ТРАНС" протягом останніх аналізованих років проводило оновлення основних засобів та ліквідацію тих, що фізично та морально застаріли, з метою підтримання рівня придатності основних засобів у відповідності до сучасних вимог та потреб виробництва. Незначні значення

2019 та 2021 років пов'язані з тим, що основні засобів, які потребували оновлення, оновлювались на протязі наступного календарного року.

Для аналізу технічного рівня підприємства в розрізі стану основних засобів підприємства та ефективності їх використання проведемо розрахунок узагальнюючих показників, які дають змогу отримати загальну уяву про рівень використання даної складової технічних ресурсів. Результати обрахунків приведемо в таблиці 2.5 та представимо на рисунку 2.8.

Таблиця 2.5 - Динаміка узагальнюючих показників використання основних засобів в ТОВ "УР-ТРАНС"

№ п/п	Показники	Роки				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	Середньорічна вартість ОЗ, тис. грн.	585381,7	686084,25	821488	957792	1006862
2	Чисельність ПВП, осіб	134	135	138	154	161
3	Обсяг товарної продукції (вартість наданих послуг), тис. грн.	72546,9	74395,4	75481,3	80315,3	97117,8
4	Фондоозброєність, тис.грн./осіб	4368,5	5082,1	5952,8	6219,4	6253,8
	темп росту баз., %	100	116,34	136,27	142,4	143,16
5	Фондовіддача, грн./грн.	0,12	0,11	0,09	0,08	0,10
	темп росту баз., %	100	87,5	74,14	67,66	77,83
6	Фондомісткість, грн./грн.	8,33	9,09	11,11	12,5	10,0
	темп росту баз., %	100	109,09	133,33	150,00	120,0

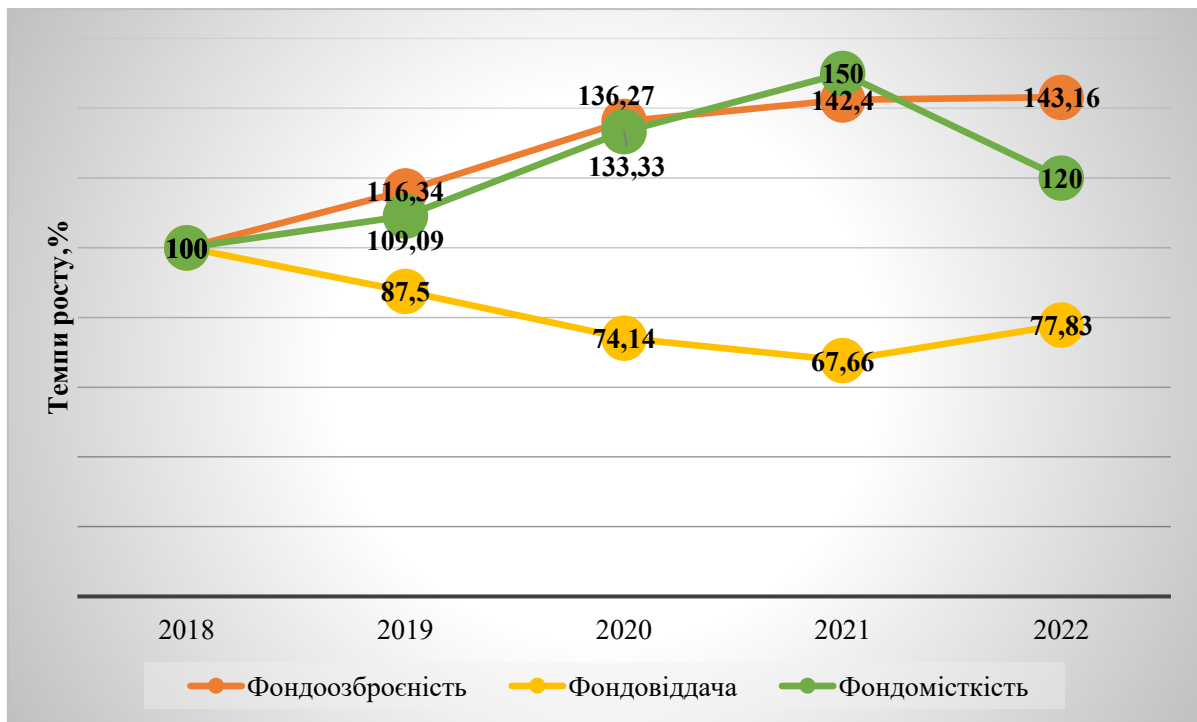


Рисунок 2.8 - Динаміка зміни узагальнюючих показників використання основних засобів в ТОВ "УР-ТРАНС" протягом 2018-2022 років

На основі проведених розрахунків можна зробити наступні висновки:

Показник фондоозброєність — це економічний показник, що характеризує рівень технічної оснащеності праці, величину основних виробничих засобів, які використовує один працівник, так в компанії ТОВ "УР-ТРАНС" протягом 2018-2022 років даний показник має тенденцію зростання, а це означає, що забезпеченість працівників основними засобами теж зростає. Так протягом аналізованого періоду зростання даного показника склало близько 43% в порівнянні з базовим 2018 роком. Зростання рівня фондоозброєності праці спричинене зростанням середньорічної вартості основних засобів у відношенні до незначного росту середньооблікової чисельності працівників протягом аналізованого періоду.

Показник фондовіддачі протягом 2018-2021 рр. має тенденцію до зменшення, так в 2019 році фондовіддача зменшується на 12,5% у порівнянні з 2018 роком, в 2020 році на 25,84% до 2018 року, проте уже в 2022 році

показник фондівдачі зростає, в 2022 році - на 25% по відношенню до 2021 року. Проте, слід зауважити, що показник фондівдачі є досить низькими і свідчить про використання основних засобів не на повну потужність. Ріст фондівдачі в аналізований період обумовлений випереджаючими темпами росту вартості товарної продукції, а саме вартості наданих послуг по відношенню до середньорічної вартості основних засобів підприємства.

Відповідно до фондівдачі змінювався і показник фондомісткості, але з протилежною динамікою, оскільки показник фондомісткості є оберненою величиною до показника фондівдачі. Так, протягом 2018 -2021 років він збільшувався і в 2021 році збільшився зростання сягнуло рівня 50% в порівнянні з 2018 роком, в 2022 році знизився на 20% по відношенню до 2021 року. Зниження фондомісткості свідчить про покращення використання основних засобів на підприємстві за аналізований період.

Ріст показника фондівдачі важливий для ефективного здійснення виробництва та підвищення технічного рівня підприємства, тому проведемо прогнозування зміни його значень на 2023-2024 рр., використовуючи для цього метод статистичного вирівнювання динамічних рядів.

За допомогою лінії тренда за поліноміальним вирівнюванням проведемо розрахунок прогнозу на 2023-2024 роки. Вихідні дані для розрахунку наведені в таблиці 2.6, графічна інтерпретація результатів представлена на рисунку 2.9

Таблиця 2.6 - Значення коефіцієнта фондівдачі ТОВ "УР-ТРАНС" протягом 2018-2022 років

Роки	Значення коефіцієнта фондівдачі
2018	0,12
2019	0,11
2020	0,09
2021	0,08
2022	0,10

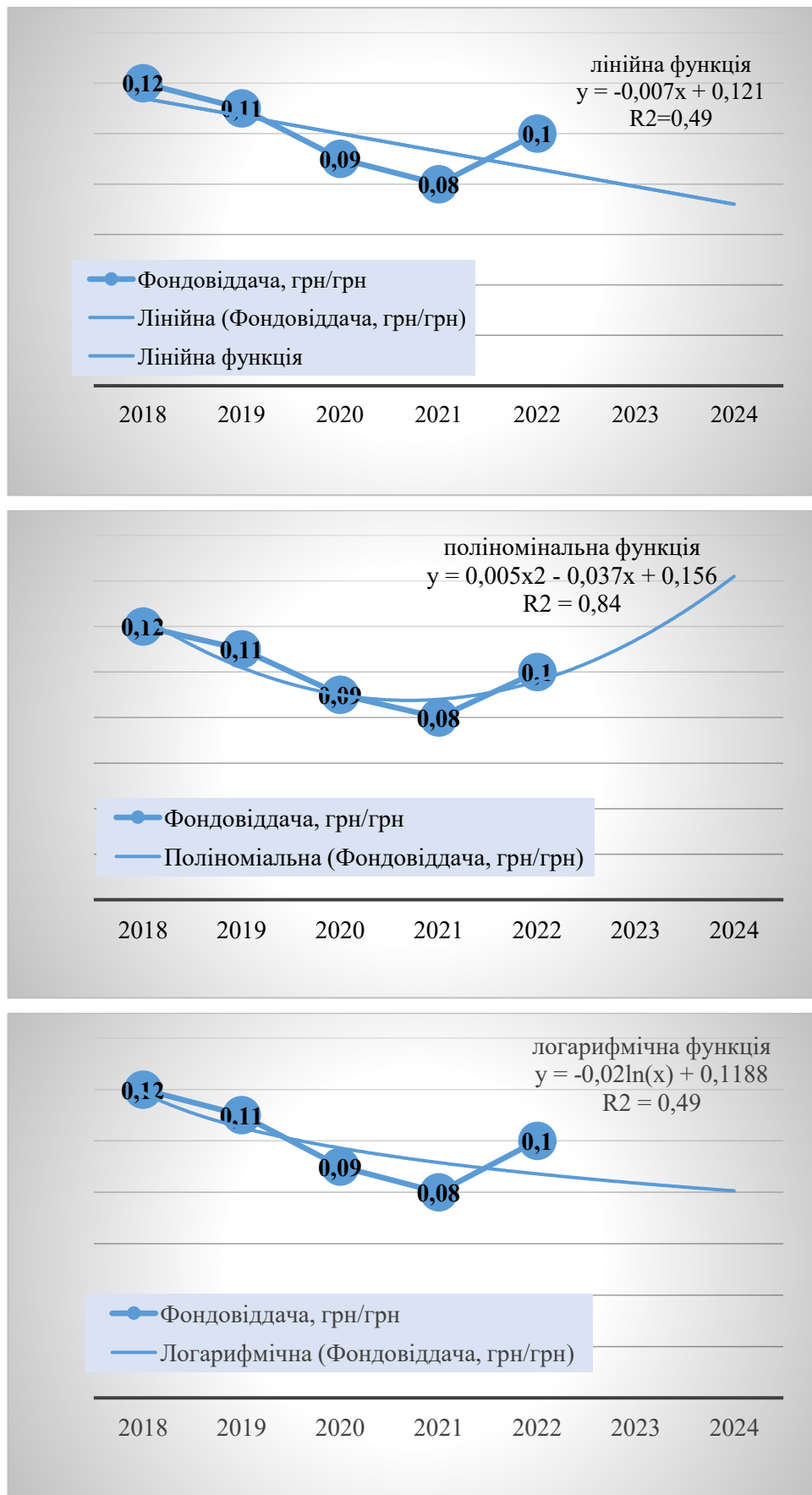


Рисунок 2.9 – Прогноз показника фондівддачі компанії ТОВ "УР-ТРАНС" на 2023-2024 роки

Як показують прогнозні значення фондівдачі на 2023-2024 роки її величина може як зростати, так і спадати, що залежить від багатьох факторів. Проте, зважаючи на те, що  $R^2 = 0,84$  і є ближчим до 1, це означає, що прогноз за поліноміальною функцією показника фондівдачі є більш достовірним ніж за іншими функціями.

В процесі аналізу факторів фондівдачі вивчається динаміка обсягів виконаної транспортної роботи і вартості основних виробничих засобів.

Перераховані вище показники дають лише загальне уявлення про рівень і тенденції використання основного капіталу автотранспортного підприємства. Навіть у тому випадку, коли оцінка виконується по відношенню до рухомого складу (як активної частини основних фондів), вона є усередненою і тому не дозволяє прийняти конкретні управлінські рішення, спрямовані на повне використання основних засобів.

Для більш детального аналізу ефективності використання основних засобів розглянемо динаміку коефіцієнтів екстенсивного, інтенсивного та інтегрального використання основних засобів. Вихідні дані для розрахунку даних показників наведені в таблиці 2.7.

Таблиця 2.7 - Часткові показники ефективності використання основних засобів на ТОВ "УР-ТРАНС" у 2018-2022 роках

Показники	2018	2019	2020	2021	2022
Календарний час роботи по всьому парку автотранспорту, год.	8311	8090	8954	8827	8685
Кількість фактично відпрацьованих годин, год.	7995	7783	8587	8492	8372
Фактично перевезена кількість вантажів, т.	477995	481020	481734	492896	478115
Номінальна вантажопідйомність парку автотранспорту, т.	478152	484155	484938	495378	479718
Коефіцієнт екстенсивного використання автотранспорту	0,962	0,962	0,959	0,962	0,964
Коефіцієнт інтенсивного використання автотранспорту	0,9997	0,9935	0,9934	0,9950	0,9967
Інтегральний коефіцієнт	0,9617	0,9557	0,9527	0,9572	0,9608

Обсяг перевезень значною мірою залежить від часу експлуатації. Так виникає необхідність аналізу використання календарного часу роботи автотранспорту. Аналіз даних таблиці 2.7 показує, що протягом 2018-2022 рр. суттєвих змін щодо використання календарного часу роботи автотранспорту не відбулося. Коефіцієнт екстенсивного використання автотранспорту, який розраховується як відношення фактичного часу використання автотранспорту за певний період часу до планового фонду роботи автотранспорту на ТОВ "УР-ТРАНС" мав відносно стабільне значення 0,962 протягом 2018-2021 років і тільки у 2022 р. дещо зріс до значення 0,964.

Використання основних засобів за потужністю характеризується коефіцієнтом інтенсивного використання. Даний показник протягом аналізованого періоду аналогічно суттєво не змінювався і його значення було максимально наближеним до одиниці (від 0,9934 до 0,9997).

Інтегральний коефіцієнт використання обладнання відображає використання основних засобів і за потужністю і за часом водночас. Даний показник протягом 2018-2020 рр. характеризується спадною тенденцією (від 0,9617 до 0,9527). В наступні два роки спостерігається зростання коефіцієнта до рівня 0,9608.

Коефіцієнти екстенсивності, інтенсивності та інтегральний коефіцієнт протягом аналізованого періоду мають тенденцію до збільшення і їх значення наближені до 1, що говорить про хороший рівень використання основних засобів підприємства. Отже, збільшення значення цих коефіцієнтів забезпечує зростання обсягів перевезень при умові, що кількість транспорту на підприємстві не зміниться.

З урахуванням того, що на елементи даних показників можна дивитись, як на елементи відповідних часових рядів, до них можна застосовувати сучасні методи прогнозування та інтелектуальний аналіз даних, що дає можливість передбачити збільшення обсягів перевезень, що є одним із головних чинників майбутнього ефективного функціонування підприємства в цілому.

Для визначення тенденції зміни і прогнозування можливого рівня інтегрального коефіцієнту використання основних засобів у 2023 році скористаємось методом вирівнювання. В таблиці 2.8 наведено значення інтегрального коефіцієнту за аналізований період і на рисунку 2.10 показано його прогнозований рівень.

Таблиця 2.8 - Динаміка інтегрального коефіцієнта використання обладнання.

Роки	Інтегральний коефіцієнт використання обладнання
2018	0,9617
2019	0,9557
2020	0,9527
2021	0,9572
2022	0,9608



Рисунок 2.10 – Прогнозування інтегрального коефіцієнта використання автотранспорту на ТОВ «УР-ТРАНС» на 2023 рік

Отже, в ТОВ "УР-ТРАНС" прогнозоване значення інтегрального коефіцієнту використання обладнання показує тенденцію до збільшення. На підприємстві існують значні резерви для підвищення даного коефіцієнту за рахунок зниження частки непродуктивного часу в календарному часі діючого автотранспорту та за рахунок скорочення часу на ремонти, ліквідацію аварій та простоїв.

На основі проведеного аналізу можна зробити наступні висновки, що в ТОВ "УР-ТРАНС" є значні резерви для підвищення технічного потенціалу підприємства, що дозволить підвищити продуктивність автотранспорту і відповідно обсяги перевезень за рахунок проведення організаційно-технічних заходів, застосування прогресивних технологій і впровадження нової високопродуктивної техніки.

Проведемо аналіз показників організації виробничого процесу щодо надання послуг ТОВ "УР-ТРАНС".

Рівень організації основного виробництва можна визначити, використовуючи такі принципи: пропорційність; паралельність; безперервність; ритмічність; надійність.

Вихідні дані для розрахунку загальних показників організації виробництва представлені в таблиці 2.11.

Таблиця 2.9 - Вихідні дані для розрахунку загальних показників організації надання послуг на ТОВ "УР-ТРАНС"

Показники	Роки				
	2018	2019	2020	2021	2022
Фактичний обсяг наданих послуг, тис. грн.	72546,9	74395,4	75481,3	80315,3	97117,8
Плановий обсяг наданих послуг, тис. грн.	74587	75855	76113	82090	98550
Кількість станів робіт	3	3	3	3	3
Фактична тривалість виробничого циклу, год.	7900	7700	8500	8400	8300
Тривалість виробничого циклу при паралельному виконанні робіт, год.	7700	74500	8300	8250	8150
Тривалість основної частини виробничого циклу, год.	6700	6540	7220	7140	7050
Сумарний час простоїв рухомого складу в очікуванні ремонту, виявлення та усунення причин відмов, год.	2900	2900	3100	3350	3600
Час корисної роботи, год.	5000	4800	5200	4900	4700

На основі даних наведених в таблиці розрахуємо коефіцієнти для оцінки організації основного виробництва, результати розрахунків занесемо в таблицю 2.10.

Таблиця 2.10 - Загальні показники рівня організації основного виробництва на підприємстві ТОВ "УР-ТРАНС"

Показники	Роки				
	2018	2019	2020	2021	2022
Коефіцієнт пропорційності	0,75	0,70	0,64	0,67	0,71
Коефіцієнт безперервності	0,85	0,85	0,85	0,85	0,89
Коефіцієнт ритмічності	0,97	0,98	0,99	0,97	0,98
Коефіцієнт паралельності	0,97	0,97	0,97	0,98	0,98
Коефіцієнт надійності	0,93	0,93	0,93	0,92	0,94

Згідно з розрахунками, коефіцієнт пропорційності протягом 2018-2020 років має тенденцію до зниження з 0,75 до 0,64. Дане зниження є негативним і пояснює зростання відхилення між фактичним і плановим обсягами надання послуг, проте в 2021-2022 роках коефіцієнт пропорційності зростає, що свідчить про підвищення ефективності виробництва та повніше використання автотранспорту на підприємстві.

Коефіцієнт безперервності протягом 2018-2022рр. коливається в межах 0,85 (2018-2021рр.) - 0,89 (2022р.). Враховуючи специфіку транспортних перевезень коефіцієнт безперервності завжди досить високий, та незважаючи на це, рухомий склад періодично доводиться зупиняти для ремонту. Разом з тим в його роботі можливі різні ускладнення, які також зумовлюють необхідність виконання ремонту. Стале значення коефіцієнту безперервності протягом 2018-2020 років свідчить про стабільну роботу ТОВ "УР-ТРАНС", дотримання планового проведення профілактичних ремонтів та своєчасного проведення внутрішніх технічних оглядів. Протягом 2021-2022 років коефіцієнт безперервності має тенденцію до збільшення, що вказує на зменшення непродуктивного часу, пов'язаного з витратами часу на проведення ремонтів.

Ритмічність підприємства є досить високою протягом 2018-2022рр., що свідчить про забезпечення повного інтенсивного та екстенсивного використання автотранспорту та раціонального використання робочого часу на підприємстві. Незначне зменшення коефіцієнта ритмічності протягом 2021-

2022 років пов'язано з відхиленням фактичного обсягу надання послуг від планового.

Коефіцієнт паралельності стабільний протягом аналізованого періоду становить 0,97-0,98 кожного року. Таке значення показника пояснюється особливістю роботи ТОВ "УР-ТРАНС", тобто фактична тривалість виробничого циклу наближена до рівня тривалості виробничого циклу при паралельному виконанні робіт.

Надійність - це здатність системи безвідмовно працювати. На даному підприємстві коефіцієнт надійності є високим. Протягом 2018-2022 років коефіцієнт надійності коливається в межах від 0,92 до 0,94, що свідчить про ефективне використання основних засобів.

Динаміку зміни загальних показників організації основного виробництва в ТОВ "УР-ТРАНС" зображено на рисунку 2.11.

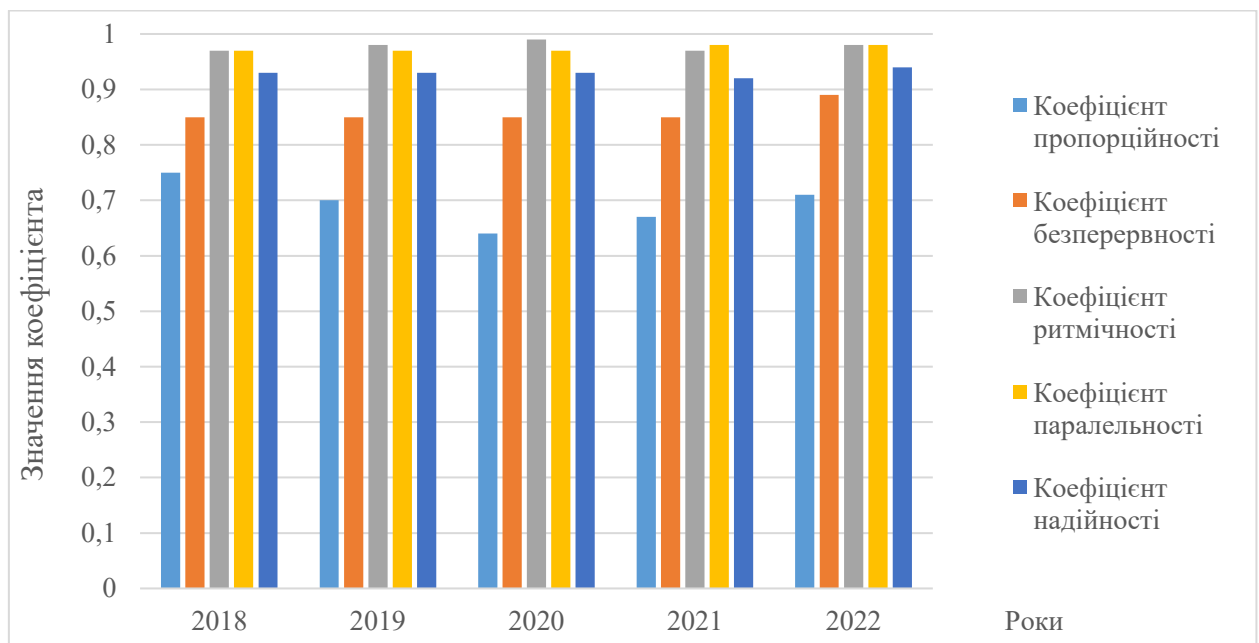


Рисунок 2.11 – Динаміка загальних показників організації основного виробництва (надання послуг з вантажоперевезень) на ТОВ "УР-ТРАНС" у 2018-2022 роках

З таблиці 2.10 видно, що показники рівня організації виробництва є досить високими і суттєво не змінюються протягом аналізованого періоду.

Сталість цих показників пов'язана з тим, що їх удосконалення вимагає значних фінансових капіталовкладень, а економічний ефект від впровадження таких заходів був би незначним.

Наступним етапом дослідження проведемо аналіз спеціальних показників рівня організації транспортного обслуговування ТОВ "УР-ТРАНС". Вихідні дані для розрахунку наведені в таблиці 2.11, графічна інтерпретація результатів наведена на рисунку 2.12-2.13.

Таблиця 2.11- Вихідні дані для розрахунку спеціальних показників організації виробництва ТОВ "УР-ТРАНС" протягом 2018-2022 років

Показники	Роки				
	2018	2019	2020	2021	2022
Кількість фактично відпрацьованих годин, год.	7995	7783	8587	8492	8372
в т.ч. - в ремонті	1435	1722	1130	1150	1200
- технічному обслуговуванні	1040	875	1760	1870	1885
- втрачений час через організаційно-технічні простої	425	308	210	730	515
Фактично перевезена кількість вантажів, т.	477995	481020	481734	492896	478115
Номінальна вантажопідйомність парку залізничного транспорту, т.	478152	484155	484938	495378	479718
Фактично виконана робота з вантажоперевезень, тис. км.	4707	4919	4941	4961	5074
Номінальний обсяг роботи з вантажоперевезень, тис. км.	4914	5023	5023	5132	5241
Середній вантажопотік, т.	478073	482587	483336	494137	478916
Коефіцієнт технічної готовності рухомого складу	0,69	0,67	0,66	0,64	0,63
Коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію	0,64	0,63	0,64	0,56	0,57
Коефіцієнт використання вантажопідйомності: - статичний - динамічний	0,99 0,96	0,99 0,98	0,99 0,98	0,99 0,96	0,99 0,97
Коефіцієнт нерівномірності перевезень	1,0001	1,0032	1,0033	1,0025	1,0016



Рисунок 2.12 – Динаміка часу роботи та часу простоїв автотранспорту на ТОВ "УР-ТРАНС" за 2018-2022 роки



Рисунок 2.13 – Динаміка спеціальних показників організації роботи автотранспортного товариства "УР-ТРАНС" протягом 2018-2022 років

Як видно з таблиці 2.11 та рис. 2.13 коефіцієнт технічної готовності рухомого складу впродовж досліджуваного періоду 2018-2022 рр. постійно знижувався з 0,69 у 2018 році до 0,63 у 2022р. Поясненням цьому може бути лише те, що працівники автотранспортного господарства та працівники ремонтних бригад в різні роки по різному здійснювали належні квартальні техогляди та поточні ремонти рухомого складу.

Коефіцієнт випуску на лінію рухомого складу на лінію показує ступінь використання рухомого складу. Він визначається відношенням кількості днів, фактично відпрацьованих на даному автомобілі, до кількості днів роботи автотранспортного підприємства. Тому, по аналогії з показником технічної готовності рухомого складу спостерігалось і зниження коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію. Так в 2018 році цей коефіцієнт склав 0,64, що на 1,7% більше ніж в наступному 2019 — 0,63. У 2020 році цей коефіцієнт знову досягнув значення 0,64. А впродовж 2021-2022 рр. спадав і на кінець досліджуваного періоду становив 0,57.

Коефіцієнт вантажопідйомності (статичний), який визначається як маса фактично перевезеного вантажу до маси вантажу, який можна було б перевезти при повному використанні номінальної вантажопідйомності автомобіля протягом досліджуваного періоду залишався незмінним - 0,99.

Динамічний коефіцієнт вантажопідйомності, який характеризує середнє завантаження транспортного засобу (або ступінь використання вантажопідйомності) на всьому шляху його прямування з вантажем мав незначні коливання 0,96-0,98. Дане явище пояснюється тим, що рухомий склад ТОВ "УР-ТРАНС" інколи завантажений повністю тільки за рахунок значного об'єму вантажу, а його вага нижча ніж номінальна.

Коефіцієнт нерівномірності перевезень демонстрував стабільність впродовж усього досліджуваного періоду, його значення коливалось від 1 до 1,003. Незначне коливання коефіцієнту нерівномірності перевезень було

спричинене додатковою кількістю вантажоперевезень, які були необхідні для вдосконалення рівня обслуговування споживачів.

Загалом рівень використання рухомого складу на ТОВ "УР-ТРАНС" протягом 2018-2022 років характеризується зниженням частки технічно справного рухомого складу в загальному парку, також знизився коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію. Причиною цього є знос транспортної бази, її "старіння", що тягне за собою збільшення кількості ремонтів, вимагає заміни різноманітних деталей та вузлів, тощо. Коливання динамічного коефіцієнта вантажопідйомності свідчить про нерівномірність розподілення кількості вантажу на одиницю вантажопідйомності рухомого складу.

ТОВ "УР-ТРАНС", як і будь-яка організація, проводить ремонти, зокрема і ремонти транспортних засобів. Величина середньої кількості ремонтів рухомого складу в рік коливається в межах 100-150. Сам ремонт, підприємство проводить господарським та підрядним методами, тобто власними силами у спеціально облаштованих майстернях, які розташовані безпосередньо на території ТОВ "УР-ТРАНС" та на спеціалізованих станціях технічного обслуговування. Ремонт проводять ремонтники слюсарі та механіки.

Для аналізу структури ремонтів в таблицю 2.12 наведемо фактичні обсяги ремонтів в період 2018-2022 та зобразимо графічно їх зміну на рис. 2.14

Таблиця 2.12 - Структура проведених ремонтів на ТОВ "УР-ТРАНС" у 2018-2022 роках

Роки	Ремонти							
	капітальні ремонти		поточні ремонти		технічні огляди		Всього	
	Абс. значення	%	Абс. значення	%	Абс. значення	%	Абс. значення	%
2018	18	13,53	76	57,14	39	29,32	133	100
2019	16	14,81	58	53,70	34	31,48	108	100
2020	15	15,63	37	38,54	44	45,83	96	100
2021	16	14,29	40	35,71	56	50,00	112	100
2022	16	13,22	47	38,84	58	47,93	121	100

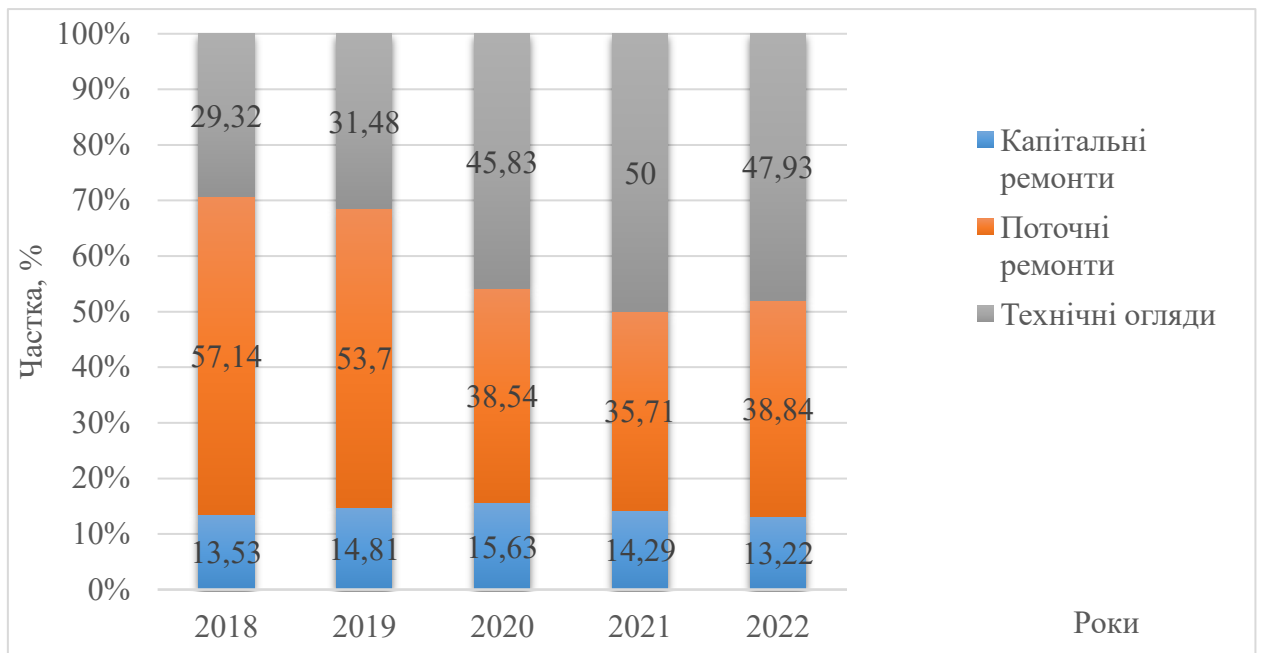


Рисунок 2.14 – Структура проведених ремонтів у 2018-2022 роках на ТОВ "УР-ТРАНС"

Як видно з таблиці 2.12 за аналізований період 2018-2022рр. була проведена загальна кількість ремонтів — 570. Із них: капітальні ремонти - 81; поточні ремонти - 258; технічні огляди - 231. Як бачимо кількість щорічних капітальних ремонтів коливається в межах від 15 до 18.

Тільки в 2018 році працівники технічного обслуговування виконали норму з капітальних ремонтів. Із загальної кількості ремонтів найбільша кількість, що зв'язано з більшою частотою їх проведення припадає на поточні ремонти.

Найбільша величина поточних ремонтів була зафіксована у 2018 році - 76. В наступні роки кількість поточних ремонтів то зменшувалась, то зростала. Загалом за 5 років кількість поточних ремонтів склала 258 із 281-го запланованого.

Протягом аналізованого періоду було здійснено 231 технічний оглядів автомобілів. У 2018 році виконали 39 технічних огляд, в 2019 - 34, в 2020 - 44, та найбільшу кількість технічних оглядів було проведено в 2021-2022р. - 56 та 58 відповідно.

Якщо говорити про динаміку планових обсягів ремонтів в порівнянні з фактичною кількістю ремонтів та кількості планово-попереджувальних ремонтів (ППР), то можна сказати, що фактична величина ремонтів перевищує планові, та в два рази планово-попереджувальні ремонти. Це свідчить про неефективне організаційно-технічне обслуговування транспортних засобів.

#### **2.4 Дослідження впливу зовнішнього середовища на організацію надання транспортних перевезень**

Незалежно від того чим займається підприємство воно зазнає впливу зовнішнього середовища, в тому числі і ТОВ «УР-ТРАНС», працює як відкрита система та залежить від зовнішнього середовища. Фактори зовнішнього середовища можна розглядати як можливості та загрози для підприємства, їх позитивний чи негативний вплив на організацію буде залежати від ефективності управління та адаптивності підприємства. Тому головним завданням керівництва ТОВ «УР-ТРАНС» є ретельне дослідження поведінкового впливу зовнішніх факторів на діяльність підприємства, своєчасне визначення найсуттєвіших за впливом зовнішніх факторів та оптимізація їх впливу на підприємство.

Проведемо аналіз впливу факторів зовнішнього середовища на міжнародну транспортну діяльність ТОВ «УР-ТРАНС», оскільки вона в структурі транспортних послуг займає близько 70-80% від загальної кількості вантажоперевезень . Серед факторів зовнішнього середовища, що впливають на міжнародну транспортну діяльність підприємства можна виділити: економічні; демографічні; політико-правові; соціокультурні; науково-технічні тощо.

Одним з інструментів аналізу зовнішнього середовища підприємства є PEST-аналіз. PEST – аналіз для ТОВ «УР-ТРАНС» наведений у табл. 2.13.

Таблиця 2.13 – Аналіз можливостей та загроз зовнішнього середовища на міжнародну транспортну діяльність ТОВ «УР-ТРАНС» із застосуванням PEST – аналізу.

Група факторів	Фактор	Напрямок впливу	Стан фактору
ПОЛІТИЧНІ	Політична нестабільність	-	Масштабні військові дії на території України призводять до зниження рівня міжнародного іміджу України на світовому ринку міжнародних транспортних послуг
	Формування міжнародних транспортно – термінальних систем вантажних перевезень	+	Створення міжнародних логістичних центрів у вузлі Чоп -Захонь
	Євроінтеграція	+	Україна вступила в новий етап адаптації вітчизняного законодавства до законодавства ЄС, розпочавши переговорний процес з Європейським Союзом щодо укладання нової Угоди про вільну торгівлю з метою подальшого набуття права у безперешкодному пересуванні товарів, послуг, робочої сили та капіталів. Нині у розвитку ринку транспортних послуг задіяні усі 27 учасників Співдружності, що є свідченням розгалуженої системи економічних відносин між Україною та Європейським Союзом
	Членство у СОТ	+	Підвищення міжнародного іміджу України на світовому ринку міжнародних транспортних послуг. Завдяки лібералізації торгівлі послугами та товарами, а також разом зі зниженням ввізних мит на товари економіка України почала набувати вагомості на світовому ринку
ЕКОНОМІЧНІ	Вплив світової фінансово - економічної кризи	-	Під впливом світової фінансово-економічної кризи, протягом останніх років Україною були втрачені значні обсяги транзитних та експортних вантажних перевезень автомобільним транспортом, що негативно вплинуло на рентабельність галузі, через неможливість процесу відтворення основних засобів, які і зараз потребують негайної модернізації

	Загальна економічна ситуація в країні, яка склалася через війну в Україні Рівень інфляції	-	Рівень інфляції в Україні значно зріс за останні роки, і досяг максимального значення за останні 20 років. Різке зростання курсу валют по відношенню до гривні, вартості палива і матеріалів, проведення ремонтних робіт; подорожчання комунальних витрат і тарифів на обслуговування; зростання рівня безробіття.
	Кон'юнктура конкретного ринку	-	Жорстка конкуренція на транспортному ринку регіону, зростання числа потенційних конкурентів
<b>СОЦІАЛЬНІ</b>	Рівень заробітної плати. Мотивація трудової діяльності та її значимість	-	Зниження купівельної спроможності населення України через значну інфляцію
	Імідж підприємства на міжнародному та національному ринках транспортних перевезень	+	ТОВ «Транс-Захід» вже встигло завоювати велику прихильність споживачів даного сегменту ринку
<b>ТЕХНОЛОГІЧНІ</b>	Інновації, що стосуються транспортних перевезень	-	Низька інформаційна обізнаність про ступінь наукових розробок в галузі
	Інші технологічні інновації	+	Оновлення послуг відповідно до розвитку технологій і вимог ринку
	Вимоги до кваліфікації працівників	+	Всі працівники, які задіяні в наданні транспортних послуг мають відповідну освіту. На підприємстві працюють, в основному, кваліфіковані працівники.
	Рівень впровадження НТП	-	Досить низький рівень впровадження науково-технічних розробок у виробничу діяльність транспортних підприємств, що є одним із резервів підвищення організаційно-технічного рівня надання транспортних послуг на підприємстві

Неможливість спрогнозувати розвиток політичних подій в Україні призводить до збільшення ризиків ведення бізнесу та зменшення обсягів інвестицій у розвиток підприємств, в тому числі і ТОВ «УР-ТРАНС».

Політична нестабільність та непередбачуваність України надзвичайно шкідливі для розвитку напряму міжнародних транспортних перевезень. Слід розуміти, що найкоротша відстань не гарантує обрання замовником певного маршруту перевезення. При цьому, крім відстані, враховуються такі фактори, як:

- швидкість (спрощений порядок) переміщення вантажів або пасажирів через кордон;
- наявність пільг на митні та інші збори;
- наявність єдиного органу керування;
- стабільність правової бази;
- рівень безпеки перевезень тощо.

Може скластися ситуація, коли транспортний міжнародний маршрут, який проходить Україною, буде коротшим, ціни – нижчими, але транспортні потоки будуть проходити поза її межами, оскільки спрогнозувати точний час прибуття вантажу в пункт призначення буде складно через війну в Україні, недосконале законодавство, політичну нестабільність, корупцію в митних органах тощо.

Виділимо основні фінансово-економічні показники ТОВ «УР-ТРАНС» які найбільшою мірою відчують зміни економічного характеру. До таких показників варто віднести прибуток, який безпосередньо змінюється під впливом податків, вартість основних засобів, які, з одного боку, оподатковуються у процесі їх придбання, а з іншого – податковий тягар впливає на можливості їх відтворення, власний капітал який формується за рахунок прибутку підприємства й акціонерного капіталу. Фінансові інвестиції безпосередньо пов'язані з формуванням основних засобів, сама інвестиційна діяльність, як правило, здійснюється за рахунок прибутку, відповідно, цей показник безпосередньо пов'язаний із розмірами податку.

Щодо впливу процесу євроінтеграції, то Україна вступила в новий етап адаптації вітчизняного законодавства до законодавства ЄС, розпочавши переговорний процес з Європейським Союзом щодо укладання нової Угоди про вільну торгівлю з метою подальшого набуття права у безперешкодному пересуванні товарів, послуг, робочої сили та капіталів. Нині у розвитку ринку транспортних послуг задіяні усі 27 учасників Співдружності, що є свідченням розгалуженої системи економічних відносин між Україною та Європейським

Союзом. Метою інтеграції українських транспортників до ринку транспортних послуг країн ЄС є прагнення держави забезпечити розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використовувати транзитний потенціал, підвищувати конкурентоспроможність вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг.

Інфляція в країні негативно впливає на будь-яке підприємство в Україні, в тому числі і на ТОВ «Транс-Захід». В умовах війни, а через це - нестабільної економіки та росту курсу долару підприємству потрібно вчасно реагувати зміною цін, однак підвищення цін призводить і до втрати покупців. Оскільки в умовах інфляції знижується цінність грошової одиниці, в якій складається бухгалтерська звітність, то певний вплив здійснюється і на розмір статутного капіталу. Чим довший процес формування статутного капіталу, тим менший розмір статутного капіталу буде відповідати тій номінальній величині, яка закріплена в установчих документах.

Загроза дефолту України, подальше знецінення гривні, відсутність золотовалютних резервів для її підтримки призводить до нестабільності макроекономічної ситуації та має негативний вплив на діяльність ТОВ «УР-ТРАНС».

Значне погіршення показників функціонування транспортної системи України під час фінансово-економічної кризи обумовлене зменшенням попиту на послуги транспорту з боку провідних вантажоформуєчих галузей економіки та з боку населення. Економіка України виявилася надто вразливою та «не готовою» ситуації, яка відбувається сьогодні в країні у зв'язку з війною а також до проявів світової кризи. Вона досі не позбавилася глибоких структурних деформацій попереднього періоду, значно відстає від розвинених країн за сукупною продуктивністю наявних факторів виробництва, рівнем добробуту населення, спроможністю забезпечувати стійкий розвиток. У період фінансово-економічної кризи обсяги фінансування розвитку транспортного комплексу України, які й до цього були недостатніми,

зменшилися до рівня, що не забезпечують навіть простого відтворення основних виробничих засобів.

Наразі в складних економічних умовах перебуває населення України, яке зацікавлене в трудовій діяльності, але зростання рівня безробіття, зниження купівельної спроможності населення негативно впливають на рівень життя людей.

Таким чином, провівши PEST – аналіз, можна зробити висновки, що є ряд факторів, які гостро впливають на технічний рівень надання транспортних послуг з міжнародних вантажоперевезень у ТОВ «УР-ТРАНС».

До них в основному належать нестабільна політична та економічна ситуація в країні. Основними ризиками діяльності ТОВ «УР-ТРАНС» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу) та технологічні (низький рівень впровадження НТП). Фактори, які позитивно впливають на діяльність ТОВ «УР-ТРАНС», це, в основному, розширення асортименту послуг та мотивація трудової діяльності в товаристві.

Проаналізуємо основних конкурентів ТОВ «УР-ТРАНС» на ринку міжнародних транспортних перевезень Західної України. Для аналізу конкурентного середовища підприємства ТОВ «УР-ТРАНС» використаємо модель п'яти конкурентних сил М. Портера: конкурентний вплив споживачів; конкурентний тиск постачальників; конкуренція з боку реалізаторів послуг-замінників з інших галузей; конкуренція між учасниками галузі; загроза з боку нових конкурентів у галузі.

**Конкурентний вплив споживачів.** Сила впливу споживачів послуг ТОВ «УР-ТРАНС» велика, оскільки існує багато реалізаторів послуг міжнародних транспортних перевезень, ціни на який не дуже відрізняються, а, отже, споживачу не важко змінити продавця. До того ж він може самостійно обрати місце й час придбання послуги. Якщо ціна послуги не задовольняє споживача, він купить її пізніше, коли вона знизиться, або там, де вона нижча на даний

момент. Тому підприємству необхідно боротися за кожного клієнта, тому що в будь-який момент споживач може відмовитися від послуг даного підприємства та без значних витрат для себе обрати інше підприємство.

**Конкурентний тиск постачальників.** Конкурентний вплив з боку постачальників незначний, оскільки ТОВ «УР-ТРАНС» - компанія, яка надає власні послуги.

**Конкуренція з боку реалізаторів послуг-замінників з інших галузей.** Щодо послуг замінників, то їх не має, оскільки послуги даної галузі замінити неможливо ніяким іншими послугами. Тому конкуренція для ТОВ «УР-ТРАНС» з боку появи послуг-замінників відсутня.

**Загроза з боку нових конкурентів у галузі.** Можливість появи нових конкурентів у галузі залежить від двох факторів – вхідних бар'єрів та очікуваної реакції діючих на ринку підприємств на появу нового суперника. У даній галузі наявні певні бар'єри для нових підприємств. Наприклад, це не вигідне становище по витратах, що не залежить від розмірів нового підприємства, яка має намір вийти на ринок оскільки у діючих підприємств є переваги у вигляді наявності вже функціонуючих потужностей, ефекту навчання. Малим підприємствам буде важко досягти високого рівня конкурентоспроможності ще й через необхідність досить значних початкових капіталовкладень, оскільки реалізація високоякісного продукту вимагає використання нових технологічних ліній, які дорого коштують. Загалом дана галузь знаходиться на етапі зрілості, а, отже, темпи її росту не дуже великі і вона не надто приваблива для нових підприємств.

**Конкуренція між учасниками галузі.** Український ринок транспортних перевезень, станом на кінець 2022 р., поділений таким чином:

- **Івано-Франківська область:**
- ТОВ «Транс-Захід» - 39 %;
- ТОВ «УР-ТРАНС» - 21 %;
- ТОВ «Шмега-Транс» - 19 %;

- ТОВ «Ріо-Транс» - 11%;
- Інші – 10 %

Структура ринку послуг вантажоперевезень в Івано-Франківській області у 2022 році в розрізі основних перевізників зображена на рисунку 2.15.

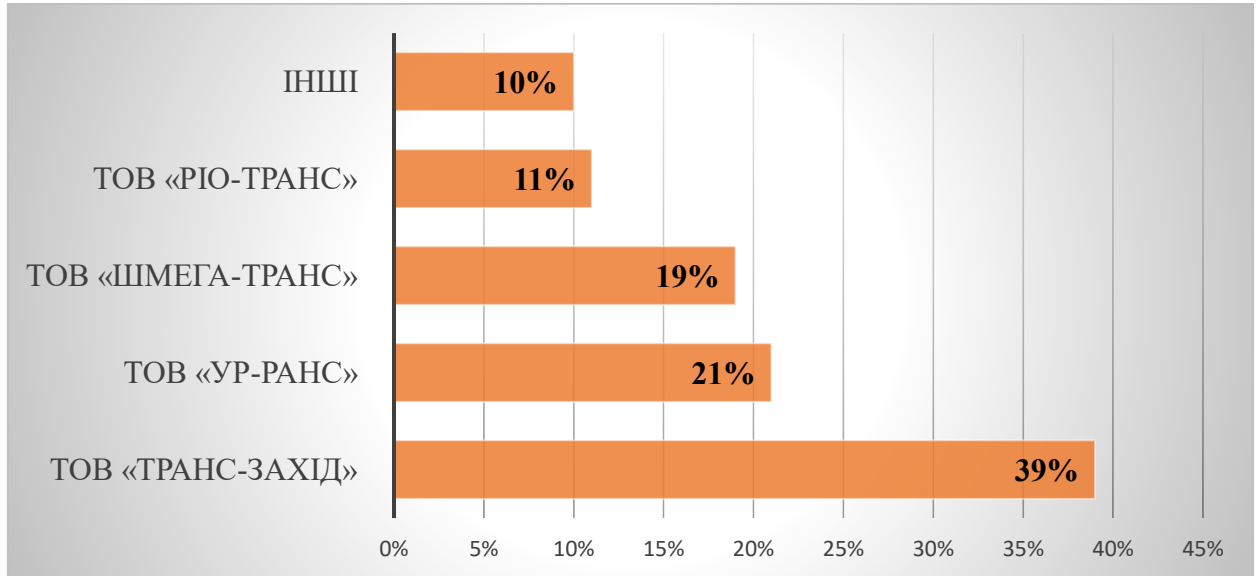


Рисунок 2.15 – Структура ринку послуг вантажоперевезень в Івано-Франківській області у 2022 році в розрізі основних перевізників

Як видно із представленої діаграми найбільшу частку у структурі надання послуг з вантажоперевезень серед перевізників, які працюють в Івано-Франківській області є товариство «Транс-Захід», його частка ринку займає близько 39 % у загальній структурі, далі йде ТОВ «УР-ТРАНС» з часткою 21%, на третьому місці ТОВ «Шмега-Транс» з часткою 19%, ТОВ «Ріо-Транс» - 11%, решту 10% займають інші перевізники.

Отже, ми бачимо, що позиції ТОВ «УР-ТРАНС» на конкурентному ринку є досить стабільними і займають 2 місце серед основних компаній, які займаються транспортними перевезеннями на ринку в Івано-Франківській області.

Проте, зважаючи, що основною діяльністю ТОВ «УР-ТРАНС» є саме міжнародні вантажоперевезення, то варто проаналізувати основних

конкурентів-перевізників не тільки Івано-Франківської області, а і Західного регіону України. Структура ринку послуг вантажоперевезень в Західному регіоні України у 2022 році в розрізі основних перевізників зображена на рисунку 2.16.

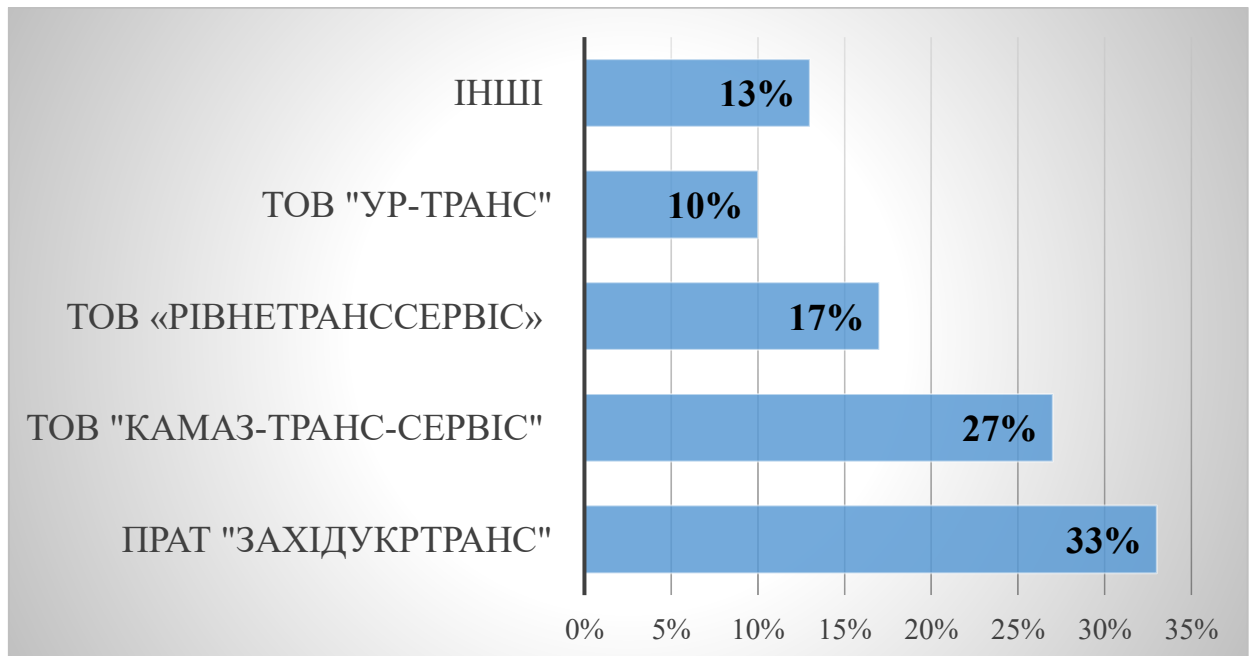


Рисунок 2.16 – Структура ринку послуг вантажоперевезень в розрізі основних перевізників в Західному регіоні України у 2022 році

Не зважаючи на те, що нами аналізоване підприємство серед перевізників Івано-Франківської області у структурі наданих послуг займало друге місце, то серед вантажоперевізників Західного регіону воно знаходиться на червертій сходинці. Лідруючі позиції займає ПРАТ «Західукртранс», яке веде свою діяльність у Львівській області, м. Дрогобич з часткою ринку 33%, далі йде ТОВ "Камаз-Транс-Сервіс" (Рівненська обл., м.Рівне) – 27%, на третій позиції знаходиться ТОВ «Рівнетранссервіс» (Рівненська обл., м.Рівне), наступному місці йде ТОВ «УР-ТРАНС» - 10%, решта 13% - інші підприємства.

Ситуація на ринку транспортних перевезень по Західному регіону України для аналізованого товариства є дуже сприйнятливою. Великий

потенціал щодо збільшення реалізації послуг, висока якість та помірна ціна розкривають додаткові можливості пошуку споживачів на ринку.

## **Висновки до розділу 2**

В останній час автомобільний транспорт здійснює доволі успішну експансію на ринку вантажних перевезень України, у той час як його конкуренти послаблюють свої позиції.

Аналіз основних техніко-економічних показників виробничо-господарської діяльності ТОВ "УР-ТРАНС" дав змогу охарактеризувати в загальних рисах ефективність виробництва підприємства як цілком задовільну з хорошими перспективами на майбутнє.

Технічний потенціал аналізованого підприємства характеризується ступенем досконалості машин і устаткування, що використовуються, і їхнім технічним станом, прогресивністю технічних процесів, рівнем механізації й автоматизації виробництва тощо, а тому аналіз технічного рівня виробництва слід проводити поетапно, відповідно до елементів, з яких він складається.

ТОВ "УР-ТРАНС" протягом останніх аналізованих років проводило оновлення основних засобів та ліквідацію тих, що фізично та морально застаріли, з метою підтримання рівня придатності основних засобів у відповідності до сучасних вимог та потреб виробництва. Незначні значення 2019 та 2021 років пов'язані з тим, що основні засобів, які потребували оновлення, оновлювались на протязі наступного календарного року.

Показник фондоозброєність — це економічний показник, що характеризує рівень технічної оснащеності праці, величину основних виробничих засобів, які використовує один працівник, так в компанії ТОВ "УР-ТРАНС" протягом 2018-2022 років даний показник має тенденцію до зростання, а це означає, що забезпеченість працівників основними засобами теж зростає. Зростання рівня фондоозброєності праці спричинене зростанням

середньорічної вартості основних засобів у відношенні до незначного росту середньооблікової чисельності працівників протягом аналізованого періоду. Відповідно до фондівіддачі змінювався і показник фондомісткості, але з протилежною динамікою. Зниження фондомісткості свідчить про покращення використання основних засобів на підприємстві за аналізований період.

Коефіцієнти екстенсивності, інтенсивності та інтегральний коефіцієнт протягом аналізованого періоду мають тенденцію до збільшення і їх значення наближені до 1, що говорить про хороший рівень використання основних засобів підприємства. Отже, збільшення значення цих коефіцієнтів забезпечує зростання обсягів перевезень при умові, що кількість транспорту на підприємстві не зміниться.

Здійснено PEST – аналіз, на основі якого встановлено ряд факторів, які гостро впливають на організаційно-технічний рівень надання транспортних послуг з міжнародних вантажоперевезень у ТОВ «УР-ТРАНС». До них в основному належать нестабільна політична та економічна ситуація в країні. Основними ризиками діяльності ТОВ «УР-ТРАНС» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу) та технологічні (низький рівень впровадження НТП). Фактори, які позитивно впливають на діяльність ТОВ «УР-ТРАНС», це, в основному, розширення асортименту послуг та мотивація трудової діяльності в товаристві.

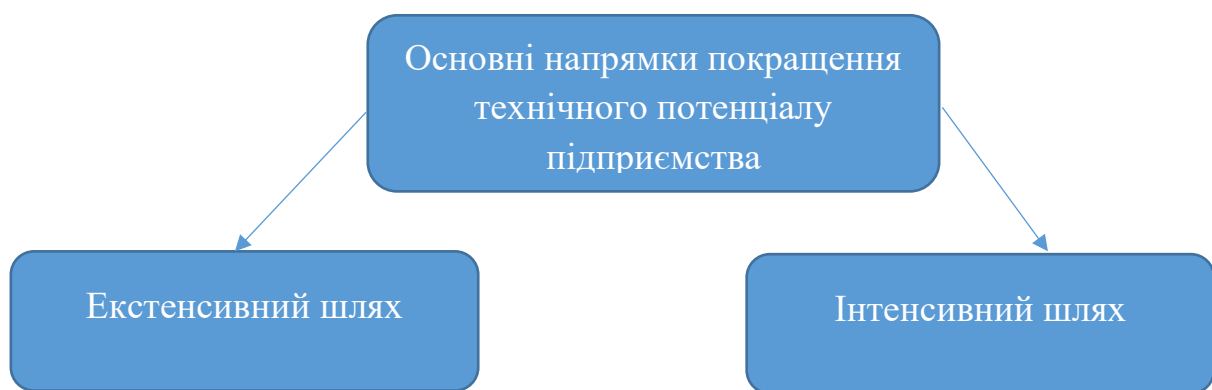
Також проведено аналіз основних конкурентів ТОВ «УР-ТРАНС» на ринку міжнародних транспортних перевезень в Івано-Франківській області та Західному регіоні України. Для аналізу конкурентного середовища підприємства ТОВ «УР-ТРАНС» використано модель п'яти конкурентних сил М. Портера. Встановлено, що позиції ТОВ «УР-ТРАНС» на конкурентному ринку займає досить стабільне становище. Ситуація на ринку транспортних перевезень по Західному регіону України є також дуже сприятливою.

## РОЗДІЛ 3

### ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

#### 3.1 Класифікація та пропозиції можливих резервів підвищення ефективності використання технічного потенціалу логістичних підприємств

Підвищення технічного рівня надання послуг має важливе значення, оскільки впливає на кількісні і якісні показники роботи підприємства. Так, наприклад, покращення використання основних виробничих засобів підвищує об'єм виробництва без додаткових капітальних вкладень. Більш повне використання техніки шляхом ліквідації простоїв, скорочення числа і прискорення ремонтів та ін., забезпечують приріст обсягу надання послуг з наявних основних засобів. Цим вивільняються капітальні вкладення для розширення виробництва при виграші часу в його розвитку, так як збільшення обсягу надання послуг досягається в більш короткий термін, ніж при нових капітальних вкладеннях.



- *Екстенсивний шлях.* Полягає в покращенні роботи обладнання в часі. Тобто резервами є зменшення непродуктивного часу, збільшення міжремонтного періоду, що досягається скороченням простоїв в ремонтах, покращення матеріально-технічного забезпечення;

- *Інтенсивний шлях*, полягає у отриманні на тому ж обладнанні більшого об'єму наданих послуг за одиницю часу за рахунок повного використання його потужностей.

В транспортуванні резерви і джерела поліпшення використання рухомого складу можна розділити:	
<i>Перша група</i>	полягають в збільшенні часу експлуатації - це скорочення витрат часу на проведення поточних і капітальних ремонтів, підвищення якості ремонтів, збільшення міжремонтного періоду роботи рухомого складу, вдосконалення ремонтного обслуговування.
<i>Друга група</i>	пов'язані з підвищенням продуктивності рухомого складу. Їх можна досягнути в результаті оптимізації планів перевезень та досягнення максимальної завантаженості рухомого складу.

Аналіз використання рухомого складу в часі та аналіз його технічного обслуговування і ремонту показав, що в ТОВ "УР-ТРАНС" є значні резерви збільшення часу експлуатації, які полягають у зменшенні частки непродуктивного часу в календарному часі діючого фонду шляхом скорочення часу на ремонти, ліквідацію аварій та простоїв.

З проведеного аналізу випливає, що в ТОВ "УР-ТРАНС" є резерви поліпшення використання фонду рухомого складу за рахунок підвищення його продуктивності.

Організаційні резерви - полягають у вдосконаленні організації перевезень, праці та управління. Ці резерви є доступнішими для підприємства в даних економічних умовах, оскільки не вимагають значних капітальних вкладень. Саме дана група резервів має найбільші перспективи стосовно покращення використання робочого часу. Вдосконалення організації

виробництва проводиться через підвищення спеціалізації підприємства та рівня його концентрації, Щоб досягнути цього слід:

- підвищувати рівень нормування і планування виробництва і праці;
- впроваджувати заходи з наукової організації праці;
- підвищувати кваліфікаційний рівень кадрів;
- покращувати рівень умов праці.
- реконструювати та модернізувати обладнання та автотранспорт;
- підвищити параметри технологічних процесів;
- раціонально використовувати паливо-енергетичні ресурси;
- скоротити непродуктивний час роботи обладнання;
- збільшити об'єми перевезень, що суттєво вплине на рівень фондівіддачі, як основного показника ефективності використання основних промислово-виробничих засобів;
- вдосконалити наявну техніку, збільшити рівень її механізації та автоматизації, що приведе до росту продуктивності праці в цілому по ТОВ "УР-ТРАНС";

Перераховані напрями покращення технічного потенціалу ТОВ "УР-ТРАНС" охоплюють резерви збільшення основних показників стану та використання автотранспорту, що покращить фінансово-економічний стан товариства цілому.

### **3.2 Пропозиції заходів щодо підвищення ефективності використання технічного потенціалу логістичних підприємств**

На основі проведеного аналізу в другому розділі магістерської роботи можна запропонувати ряд заходів для покращення технічного потенціалу підприємства по наданні послуг з вантажоперевезень ТОВ «УР-ТРАНС».

**Захід 1.** Одним із таких заходів технічного характеру пропонуємо застосувати у виробничому процесі установку діагностичного обладнання для

обстеження та контролю рухомого складу, а саме лінію технічного контролю ЛТК-М МСД-3500М.

ЛТК-М МСД-3500М – це мобільна діагностична станція контейнерного типу з універсальним гальмівним стендом, використовувана для проведення технічних оглядів на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху та технічного стану всіх типів автотранспортних засобів з осьовим навантаженням до 3500кг.

За допомогою ЛТК-М МСД-3500М здійснюють: технічний огляд автотранспортних засобів за вимогами безпеки дорожнього руху; оцінку ефективності гальмівних систем автотранспортних засобів; оцінку токсичності та димності відпрацьованих газів автотранспортних засобів; оцінку світлорозподілу і параметра зовнішніх світлових приладів автотранспортних засобів, у тому числі і тимчасових; оцінку сумарного кута люфту рульового управління по початку руху керованих коліс автотранспортних засобів; оцінку світлопропускання автомобільного скла автотранспортних засобів.

Запропоноване обладнання дасть змогу скоротити витрати часу на проведення робіт з техобслуговування рухомого складу. Установка діагностичного обладнання дозволить своєчасно виявляти і запобігати появі несправностей, що призводять до відмов в роботі автотранспорту, збільшить рівень завантаження вузлів і агрегатів, збільшить безпеку експлуатації автотранспорту. Погіршення техніко-економічних показників роботи автомобіля носять суто індивідуальний характер. Саме тому при технічному обслуговуванні та ремонті потрібен індивідуальний підхід до кожного автомобіля. Крім того, з метою зниження загальних витрат і зменшення простою автомобілів в техогляді і ремонті, забезпечення оперативного планування і чіткої організації всіх видів робіт технологічного процесу, створення необхідних умов для надійної, безаварійної й економічної роботи

автомобілів на лінії, індивідуальна інформація про технічний стан автомобіля в цілому просто необхідна.

Можливість безпосереднього вимірювання структурних параметрів досить обмежена. Тому при діагностуванні зазвичай користуються непрямими ознаками, що відображають технічний стан автомобіля. Ці ознаки називаються діагностичними параметрами, які в більшій своїй частині, можливі для зміни тих чи інших фізичних величин. Так, наприклад, діагностичними параметрами робочих процесів автомобіля можуть служити потужність, гальмівний шлях, витрата палива і т.д.; параметрами супутніх процесів - вібрація, температура і шуми при роботі, а також геометричні величини - зазори, люфти, биття, величина вільного ходу і т.д.

Експрес-діагностика проводиться щодня, вибірково або для всього рухомого складу, в основному за механізмами і систем, що впливає на безпеку руху. Вартість такої установки становить 45000 грн. Досвід споріднених підприємств доказав, що ці витрати окупляться через 1 рік.

Даний захід дозволить зекономити кошти на проведення діагностики спеціалізованими підприємствами, зменшити втрати часу через зменшення часу на огляд автомобілів, підвищити коефіцієнт використання пробігу та коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію. Таким чином, впровадження такого заходу є достатньо вигідним для даного товариства з точки зору підвищення ефективності надання транспортних послуг.

**Захід 2.** З урахуванням активного зростання цін, для багатьох власників бізнесу зменшення витрат палива стає все більш актуальним питанням, тому пропонується для зменшення витрат та собівартості послуг з транспортних перевезень, а також для підвищення їх рівня конкурентоспроможності, здійснити впровадження на ТОВ «УР-ТРАНС» високотехнологічних рішень, спрямованих на зменшення фінансових витрат підприємства.

Система контролю витрат палива - один з найпростіших способів почати контролювати фактичне використання палива. Залежно від потужності

двигуна, типу паливної системи і схеми установки контролю палива обираються необхідні витратоміри.

Тому для вдосконалення системи управління транспортно-експедиторськими операціями ТОВ «УР-ТРАНС», пропонується запровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що є ефективним засобом зниження собівартості послуг, а отже і зниження цін на послуги підприємств.

GPS трекер з високою точністю вимірює пробіг автомобіля, система GPS стеження контролює за заданою нормою. У разі необхідності GPS система дозволяє застосовувати більш складну форму розрахунку норми з використанням ваги вантажу, наявності та ваги причепа, відсоткової надбавки. Характеристика пропонованого обладнання представлена в табл. 3.1.

Таблиця 3.1 – Інформація про обладнання FMS-T

Назва	Опис
FMS-T	Система контролю за паливом, комп'ютер, що встановлюється в автомобіль і регулює оптимальну потужність двигуна
Постачальник	Польська компанія «InPost»
Вартість за одиницю	4200 грн.
Вартість програмного забезпечення для управління логістичними витратами	6800 грн.

Особливості системи FMS-T [29]:

– Висока точність контролю витрати палива досягається безперервним вимірюванням кількості палива безпосередньо в баку і записом усередненого значення кожні 2 хв.;

– Працює в діапазоні температур від -45 градусів до +85 градусів; володіє високою захищеністю по електричних ланцюгах; стійкі до ударів, трясіння;

- Об'єм пам'яті - 2 місяці руху машини;
- FMS-T фіксує час включення/виключення, що виявляє її умисне відключення;

- передбачено самотестування приладу, що дозволяє виявити "махінації" з паливним датчиком і електричними ланцюгами;
- FMS-T встановлюється без порушення цілісності паливної системи машини;
- Програма системи FMS-T автоматично створює звіт витрати палива за рейс і журнал заправок/зливів при поверненні машини в парк з графічним відображенням витрати палива і тахографічних даних.

На кожен автомобіль встановлюється GPS термінал. Термінал вираховує по сигналам GPS супутників свої координати, швидкість руху, висоту над рівнем моря та напрям руху. Крім того, термінал може отримувати інформацію від різних систем та датчиків автомобіля. Це можуть бути данні про стан запалення, рівня палива в баках, активна чи ні система різноманітних спец механізмів, таке інше.

Всю отриману інформацію GPS термінал передає на сервер за допомогою GPRS каналів операторів мобільного зв'язку. В тому випадку, якщо GPRS зв'язок тимчасово відсутній, термінал зберігає всю інформацію у власній пам'яті і передає її на сервер після відновлення GPRS з'єднання[29].

Користувач може спостерігати автомобілі (їх місцезнаходження, швидкість, напрямок, рівень палива) в режимі реального часу, а також переглядати історію руху і стан автомобіля в будь-якій точці на пройденому шляху. Можна переглянути шлях автомобіля на мапі та отримати його довжину в кілометрах, бачити місця стоянок, відстань між стоянками, час стоянок, місця перевищення встановленого ліміту швидкості, кількість палива в баках, питоме споживання палива на 100 км та інше. Можна отримувати різні види звітів та переглядати інформацію на графіках.

Цілі, що досягаються при встановленні системи FMS-T [29]:

- **Контроль водіїв.** Основні функції системи gps моніторингу транспорту і головним доказом на користь її впровадження на підприємствах є контроль водіїв. Для власників транспорту контроль водіїв - це

найважливіший фактор при веденні кадрової політики, який забезпечує запобігання приписок і аналогічних явищ, що тягнуть за собою економічні втрати. Завдяки контролю над водіями, який забезпечує система gps моніторингу транспорту «FMS-T», підвищується рівень їх дисципліни, оскільки відбувається жорсткий облік пробігу та контроль витрат палива, і будь-які махінації з ними стають неможливі.

– **Економія грошових коштів.** Запобігання приписок водія з пробігу і палива, запобігає перевищенню швидкісного режиму (що дозволяє скоротити витрати палива і збільшити ресурси автомобіля), запобігають «ліві рейсам», що виконуються за рахунок підприємства.

– **Можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів** завдяки поліпшенню логістики.

– Отримання статистичних даних для звітності та **ефективного планування.**

- **Підвищення безпеки** транспортного засобу, водія та вантажу[29].

Отже, для вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями керівництву ТОВ «УР-ТРАНС» пропонується впровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що надасть можливість контролювати водіїв, економити грошові кошти, можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів завдяки поліпшенню логістики, підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

Розглянемо **економічні вигоди та ефективність реалізації** запропонованого заходу для ТОВ «УР-ТРАНС» при використанні системи контролю палива FMS-T.

### **1. Економія по пальному на підприємстві ТОВ «УР-ТРАНС».**

Формується за рахунок різниці між «фактичними» показниками спідометра автомобіля та реальними показниками пробігу, прорахованих системою GPS моніторингу FMS-T:

– Постійний контроль реального пробігу транспорту унеможливорює додаткові витрати на пальне, так як часто у «хитрих» водіїв виникає бажання «вплинути» на показники спідометра;

– Ліквідація розбіжностей між фактичними та нормативними технічними характеристиками автотранспорту: некоректно відтарований спідометр або зношені колеса, внаслідок чого відстань, яку проїхав автомобіль по показниках спідометра, може відрізнятись від реальних показників, зафіксованих системою FMS-T.

Також у транспортний засіб монтується датчик пального RCS. На основі даних GPS трекера та датчиків пального система моніторингу транспорту FMS-T надає інформацію про час, місце, об'єм заправок і зливів палива, витрати палива під час руху.

За допомогою контролю рівня пального можна легко дізнатися, де водії купують «липові» чеки або отримують готівку з паливних карток. Іншими словами, контроль витрат пального застосовується у випадках, коли потрібно точно дізнатися споживання палива двигуном, а контроль рівня пального використовується для виявлення і припинення зловживань. Ці датчики встановлюються в паливний бак і жодним чином не пов'язані з паливною системою та не впливають на її роботу.

## ***2. Економія на амортизаційних витратах автопарку підприємства.***

Досягається завдяки грамотному та злагодженому управлінню роботи водіїв. Система GPS моніторингу транспорту FMS-T розробляє оптимальні маршрути і шляхові завдання, здійснює аналіз маршрутів за тривалий період часу, порівнює планові і фактичні маршрути, здійснює оперативне управління шляховими листами в режимі реального часу. Ефективна транспортна логістика дозволить оптимізувати вантажні перевезення, мінімізувати затримки при доставці вантажів, уникнути пов'язаних із цим фінансових втрат та втрат клієнтів.

### ***3. Економія, що досягається за рахунок правильного транспортування продукції ТОВ «УР-ТРАНС».***

Забезпечується завдяки моніторингу швидкості руху, дотриманню водіями заданих маршрутів та використанню відповідних давачів:

– давачі відкриття дверей вантажних відсіків автомобілів - фіксують відкриття дверей контейнерів/вантажних відсіків транспортних засобів, що унеможливорює несанкціоноване проникнення;

– давачі температури та вологості фіксують відповідно температуру та вологість повітря.

#### **4. Окрім того, додаткова економія досягається завдяки:**

– підвищенню продуктивності праці водіїв та покращенню дисципліни персоналу: розробка ефективної системи оплати та мотивації праці водіїв; підвищення ефективності контролю виконання завдань, маршрутів і графіків руху.

– підвищенню ефективності управління та покращенню якості обліку внаслідок отримання достовірної оперативної інформації про місцезнаходження автотранспорту і вантажу, пробіг, зупинки, час у дорозі, швидкість руху, витрати палива, виконання маршрутів, графіків руху тощо.

Система FMS-T успішно випробувана практично на всіх існуючих марках вітчизняних і іноземних вантажних, легкових автомобілів, а також на спецтехніці (у сільськогосподарській, будівельній, автодорожній, гірничодобувній та інших галузях). Після впровадження запропонованого заходу існує необхідність корегування організаційної структури підприємства, а саме створення спеціального відділу, що буде займатися введенням систему FMS-T.

## ВИСНОВКИ

Послуги транспортування та перевезення мають важливу роль у здійсненні торгівлі. Компанії повинні вибрати оптимальний та ефективний метод транспортування. Існують різні фактори, які впливають на рішення компанії щодо того, який вид транспорту використовувати. Ці фактори можуть залежати від вимог бізнесу, країни призначення чи товарів, що перевозяться. *Підвищення технічного потенціалу* - це ефективне використання прогресивної техніки і технології, це якісна організація виробництва, праці та управління. Встановлено, що технічний рівень надання транспортних послуг включає в себе наступні складові: рівень техніки, рівень технології, рівень якості продукції, рівень організації виробництва, рівень організації праці, рівень організації управління виробництва.

Транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий ринок. Витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції, що є вкрай високим показником.

Аналізуючи зміну основних показників діяльності підприємства ТОВ «УР-ТРАНС» варто відмітити, що обсяг наданих послуг – є одним з основних показників діяльності підприємства, який визначає рівень інших показників. По даному підприємству він охоплює надходження від транспортування товарів міжнародного та міжобласного перевезення, а також міжміського та приміського. За аналізований період обсяг наданих послуг постійно зростав. Також ТОВ «УР-ТРАНС» нарощувало кількість вантажів до 2021 року, а далі їх обсяг дещо зменшився. Негативним є факт зниження показника продуктивності праці і зростання собівартості надання послуг. Великий негативний вплив на формування таких показників як собівартість транспортування та прибуток мала економічна нестабільність аналізованого періоду та

інфляційні процеси, особливо за два останні роки. Проте, беручи до уваги динаміку проаналізованих ТЕП, ситуацію на ТОВ "УР-ТРАНС" можна охарактеризувати як цілком задовільну з хорошими перспективами на майбутнє.

Встановлено, що під час дослідження технічного потенціалу ТОВ "УР-ТРАНС" протягом останніх аналізованих років проводило оновлення основних засобів та ліквідацію тих, що фізично та морально застаріли, з метою підтримання рівня придатності основних засобів у відповідності до сучасних вимог та потреб виробництва. Незначні значення 2019 та 2021 років пов'язані з тим, що основні засобів, які потребували оновлення, оновлювались на протязі наступного календарного року.

Слід зауважити, що показник фондівддачі є досить низькими і свідчить про використання основних засобів не на повну потужність. Ріст фондівддачі в аналізований період обумовлений випереджаючими темпами росту вартості товарної продукції, а саме вартості наданих послуг по відношенню до середньорічної вартості основних засобів підприємства.

Досліджено, що показники рівня організації виробництва є досить високими і суттєво не змінюються протягом аналізованого періоду. Сталість цих показників пов'язана з тим, що їх удосконалення вимагає значних фінансових капіталовкладень, а економічний ефект від впровадження таких заходів був би незначним.

Здійснено PEST – аналіз, на основі якого встановлено ряд факторів, які гостро впливають на технічний потенціал підприємства з надання транспортних послуг міжнародних вантажоперевезень у ТОВ «УР-ТРАНС». До них в основному належать нестабільна політична та економічна ситуація в країні. Основними ризиками діяльності ТОВ «УР-ТРАНС» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу) та технологічні (низький рівень впровадження НТП). Фактори, які позитивно впливають на діяльність ТОВ

«УР-ТРАНС», це, в основному, розширення асортименту послуг та мотивація трудової діяльності в компанії.

На основі проведеного аналізу запропоновано ряд заходів для покращення технічного потенціалу ТОВ «УР-ТРАНС», а саме:

*Захід 1.* Пропонуємо застосувати у виробничому процесі установку діагностичного обладнання для обстеження та контролю рухомого складу, а саме лінію технічного контролю ЛТК-М МСД-3500М.

*Захід 2.* Пропонується запровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що є ефективним засобом зниження собівартості послуг, а отже і зниження цін на послуги підприємства.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Стаматін О.В. Особливості формування техніко-технологічної безпеки підприємства / О.В. Стаматін // Системи обробки інформації. – 2019. – № 3(84). – С. 159-160.
2. Мацко Н.Г. Управління розвитком виробничого потенціалу промислового підприємства / Н.Г. Мацко // Науковий вісник Херсонського державного університету. Економічні науки. – 2017. – Вип. 23, Ч.2. – С. 69-72.
3. Федулова Л.І. Стратегія технологічного розвитку: мікроекономічний підхід / Л.І. Федулова // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" – 2018. – № 628: Проблеми економіки та управління. – С. 674-681.
4. Бардиш Г. О. Проектний аналіз: підручник / Г.О. Бардиш. – К.: Знання, 2016. – 415 с.
5. Єрешко Ю.О., Товмасян В.Р. Теорія модернізації як концептуальна засада формування фінансової політики підприємства. Економіка та держава. 2020. №11. С.41-46.
6. Теоретичні засади формування системи соціо-еколого-економічної безпеки підприємств; колективна монографія /за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. Л.М. Черчик. Луцьк: Терен, 2018. 248 с.
7. Економічна безпека підприємництва в Україні: монографія /Г.В. Ситник, Г.В. Блакитна, Н.М. Гуляєва та ін. Київ: Київ. нац. торг.-екон.ун-т, 2020. 284 с.
8. Буряк П. Ю. Фінансово-економічний аналіз: підручник / П. Ю. Буряк. – К.: ВД «Професіонал», 2014. – 528 с.
9. Крупка Я. Д. Прогресивні методи оцінки та обліку інвестиційних ресурсів / Я. Д. Крупка. – Тернопіль: Економічна думка, 2010. – 354 с.
10. Бондар Н. М. Економіка підприємства: навч. посібн. / Н. М. Бондар – К: Видавництво А. С. К., 2014. – 400 с.
11. Болюх М. А. Економічний аналіз: навч. Посібник / М. А. Болюх, В. З. Бурчевський, М. І. Горбатюк. – К.: КНЕУ, 2013. – 556 с.

11. Говорушко Т. А. Управління ефективністю діяльності підприємств на основі вартісно-орієнтованого підходу: монографія / Т. А. Говорушко, Н. І. Клімаш. – К.: Логос, 2015.
12. Ковальчук В. М. Загальна теорія економіки (теоретична економіка): навч. посібник / В. М. Ковальчук – Тернопіль: ТАНГ – «Астон», 2012. – 367 с.
13. Богданович О. Г. Аналіз ефективності діяльності підприємства на засадах узгодження інтересів груп економічного впливу / О. Г. Богданович // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2015. – 21 с.
14. Іщенко І. І. Оцінка економічної ефективності виробництва та затрат / І. І. Іщенко, С. П. Терещенко – К.: Вища школа, 2014. – 187 с.
15. Іслямова Е. Р. Методи визначення вартості компанії / Є. Р. Іслямова // Науковий вісник НГУ. – 2016. – № 1.
16. Ковальчук І. В. Економіка підприємства: навч. посіб. / І.В. Ковальчук. – К.: Знання, 2018. – 697 с.
17. Отенко В. І. Формування аналітичного інструментарію оцінки ефективності діяльності підприємства/ В. І. Отенко. – Бізнес-інформб, 2013. – 232-237 с.
18. Півторак М. В. Класифікація основних засобів: вітчизняний досвід / М. В. Півторак / Агроінком. – №5. – 2016 – 6-11 с.
19. Поддєрьогін, А. М. Ефективність управління грошовими потоками підприємства / А. М. Поддєрьогін, Я. І. Невмержицький. – Фінанси України, 2017. – 119-127 с.
20. Пономаренко В.С. Стратегічне управління підприємством: монографія / В.С. Пономаренко. – Х.: Основа, 2019. – 620 с.
21. Пономарьова І. В. Реалізація стратегії розвитку підприємства за допомогою збалансованої системи показників // Економічний простір: Збірник наукових праць. – №27. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2019. – 202-210 с.

22. Стефаненко М. М. Застосування методологічного інструментарію контролінгу в фінансовому управлінні вітчизняних підприємств / М. М. Стефаненко. – Фінанси України, 2017. – 144-152 с.
23. Філатов О. К. Проблема підвищення рівня конкурентоспроможності продукції підприємств / О. К. Філатов. –К.: КНЕУ, 2019. – 30 с.
24. Шацька З.Я., Когут А.Л. Особливості інтеграційних процесів на вітчизняних підприємствах. Електронне фахове видання «Інфраструктура ринку». 2020. Випуск №48. Жовтень 2020. URL: <http://www.market-infr.od.ua>
25. Барташов Л.В. Техніко – організаційний рівень виробництва /Л.В.Барташов.-К.:Наук.думка, 1989.-185 с.
26. Юрій Е.О., Гросу К.В. Управління діяльністю підприємства в умовах кризи: інструменти і моделі/ Е.О.Юрій, К.В.Гросу//Молодий вчений.- №12.1(40).- с.1018-1022.
27. Денисюк О.Г., Дерев'янка О.Ю. Сутність, класифікація та причини виникнення криз у діяльності підприємств/ О.Г.Денисюк, О.Ю.Дерев'янка// Вісник ЖДТУ.-№ 1(7).- 2015.-с.80-88.
28. Мельнік М.А. Сучасні аспекти аналізу організаційно-технічного рівня підприємства. Вісник Східно-українського національного університету ім.В. Даля. № 2 (258) 2020. С.54-57.
29. Офіційний сайт ТОВ «Єврозв'язок» - <http://avtotracker.com.ua>
30. Джерело: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
31. Кір'ян О. І. Загальна характеристика вітчизняного конкурентного ринку транспортних послуг / О. І. Кір'ян // Вісник Національного технічного університету "ХПІ". Сер.: Технічний прогрес та ефективність виробництва . 2014. № 33. С. 3–13.
32. Славич В. П. . Модель автоматизованої системи управління потоками транспортних засобів [Електронний ресурс]/ В.П. Славич // Автоматика. Автоматизація. Електротехнічні комплекси та системи. - 2008. - № 1. - С. 20-23.

33. Цимбалістова О.А. Управління якістю логістичних робіт і послуг: текст лекції. Харків: Харківський національний університет внутрішніх справ, 2019. – 15 с.

34. Москвіченко І.М., Стаднік В.Г. Методи розрахунку оцінки якості діяльності підприємств транспортних послуг на прикладі транспортно-експедиторської компанії. Молодий вчений. 2015, № 6. С 35 – 39. URL: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2015/6/36.pdf>

35. Швагер О.Р. Ефективність зовнішньоекономічної діяльності підприємств: формування методики аналізу. Економіка, управління та адміністрування. 2017. 3 с.