

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ХЕРСОНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ БІЗНЕСУ І ПРАВА  
КАФЕДРА ФІНАНСІВ, ОБЛІКУ ТА ПІДПРИЄМНИЦТВА**

**Підвищення конкурентоспроможності підприємства в сучасних  
умовах господарювання**

**Кваліфікаційна робота (проект)**

на здобуття ступеня вищої освіти “магістр”

Виконав: студент 2М курсу 271 групи  
Спеціальності 051 Економіка  
Освітньо-професійної (наукової)  
програми Економіка  
Буренко Василь Олександрович

Керівник д.е.н. професорка  
Осадча Тетяна Станіславівна  
Рецензент д.е.н. професорка  
Ушкаренко Юлія Вікторівна

## ЗМІСТ

	стор.
<b>ВСТУП</b> .....	3
<b>РОЗДІЛ 1. Теоретичні основи конкурентоспроможного розвитку підприємства</b> .....	5
1.1. Проблеми розвитку транспортного комплексу України .....	5
1.2. Стан та перспективи розвитку автомобільного транспорту України .....	11
1.3. Основні положення оцінки конкурентоспроможності продукції та послуг .....	15
<b>РОЗДІЛ 2. Аналіз господарської діяльності підприємства</b> .....	24
2.1. Загальна характеристика діяльності підприємства .....	24
2.2. Техніко-економічні показники діяльності підприємства ....	31
2.3. Аналіз показників фінансового стану підприємства .....	36
<b>РОЗДІЛ 3. Стратегія конкурентоспроможного розвитку підприємства</b> .....	42
3.1. Визначення резервів розвитку підприємства .....	42
3.2. Обґрунтування програми розвитку підприємства шляхом удосконалення структури рухомого складу .....	53
3.3. Розрахунок ефективності підвищення конкурентоспроможності підприємства .....	58
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	62
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	64

## ВСТУП

**Актуальність теми.** В умовах відновлення реального сектора економіки, зростання попиту на транспортні послуги, перед транспортним комплексом України постає питання активізації процесів інтеграції до європейської та світової транспортних систем. Все більшої ваги набуває роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави. Саме ці процеси вплинули на вибір теми дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Кваліфікаційна робота виконана у межах ініціативної науково-дослідної теми кафедри економіки, фінансів і підприємництва "Теоретичні, методологічні та практичні аспекти конкурентоспроможного розвитку підприємств регіону" (державний реєстраційний номер 0117U003286). У рамках даної теми автором розроблені заходи щодо конкурентоспроможного розвитку підприємства.

**Мета дослідження** полягає в обґрунтуванні стратегії конкурентоспроможного розвитку підприємства в сучасних умовах господарювання.

Для досягнення поставленої мети визначено такі основні **завдання:**

- визначення теоретичні основ конкурентоспроможного розвитку підприємства;
- вивчення основних положень оцінки конкурентоспроможності продукції та послуг;
- аналіз загальної характеристики діяльності підприємства та його техніко-економічних показників;
- вивчення резервів розвитку підприємства;
- обґрунтування пропозицій конкурентоспроможного розвитку підприємства.

**Об'єктом дослідження** є процеси підвищення конкурентоспроможності підприємства.

**Предметом дослідження** є теоретичні та практичні аспекти пошуку шляхів підвищення конкурентоспроможності підприємства.

**Методи дослідження.** У роботі використовувались такі методи дослідження, як системний аналіз – для розчленування і деталізації об'єкта дослідження на важливі окремі складові елементи; синтез – для узагальнення різних аспектів аналізу; абстрагування – для формування узагальнених висновків на основі системного аналізу і синтезу теорій і практики; порівняння – для зіставлення даних у динаміці; групування – для визначення залежності показників одне від одного.

**Наукова новизна дослідження** полягає у комплексному системному обґрунтуванні теоретичних і практичних положень і рекомендацій, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності підприємства.

**Практичне значення** одержаних результатів полягає в можливості використання їх на підприємстві в сучасних умовах господарювання.

**Апробація результатів роботи.** Основні положення і результати наукових досліджень, що містяться у роботі, оприлюднені автором на всеукраїнській науково-практичній Інтернет-конференції "Актуальні процеси економічного розвитку в сучасних умовах", назва тез "Підвищення конкурентоспроможності підприємства" та на міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми і тенденції розвитку сучасної економіки в умовах інтеграційних процесів: теоретичні та практичні аспекти", назва тез "Особливості розвитку підприємства в сучасних умовах господарювання".

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

### 1.1. Проблеми розвитку транспортного комплексу України

"Транспорт – це кровоносна система держави і від того, як вона буде функціонувати, дуже багато залежить в економіці України. У 2019 році усіма видами транспорту було перевезено близько 290 млн. тонн вантажів, практично усе, що було представлено для транспортування як у середині країни, так і за її межами. Частка транспортних послуг у собівартості товарів складає значну величину від 6,2% до 30,6%. Це показує, що не можна недооцінювати значимість розвитку послуг транспорту" [23, С. 123].

Україна має могутню транспортну систему, у яку входять автомобільний, залізничний, річковий, морський, повітряний і трубопровідний транспорт. Кожний з цих видів транспорту являє собою сукупність засобів і шляхів сполучення, а також різних технічних пристроїв і споруджень, що забезпечують нормальну й ефективну роботу всіх галузей економіки України.

На частку усіх видів транспорту приходиться близько 1/5 частини основних виробничих фондів країни і приблизно 9% усіх капітальних вкладень. Вони споживають майже чверть виробленого в країні топкового мазуту, 1/5 частину дизельного палива. На транспорті зайнято близько 9% працюючих.

Усе це приводить до значних транспортних витрат економіки України, їхня питома вага в кінцевій вартості продукції коливається від часток відсотка по продукції з високою вартістю до 30-50% по багатьом видам сировини, палива, будівельних матеріалів.

В умовах поживлення і відновлення реального сектора економіки,

зростання попиту на транспортні послуги перед транспортно-дорожнім комплексом України постає питання активізації процесів інтеграції до європейської та світової транспортних систем.

Все більшої ваги набуває роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

На сьогодні транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортного комплексу збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людей.

Ці чинники ведуть до того, що в умовах жорсткої конкуренції йде витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, зменшується якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створюється реальна загроза економічній безпеці держави.

До основних проблем, які стримують зріст попиту на транспортні послуги є:

- недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

- низький рівень міжгалузевої координації і розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України" [3, С. 73];

" - повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють інвестування розвитку транспорту;

- відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону" [3, С. 73].

Вирішення вказаних проблем має важливе значення для транспортної галузі і держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, які б забезпечили розвиток транспортно-дорожнього комплексу України у зв'язку з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальній мобільності населення.

Отже, для забезпечення розвитку транспортно-дорожнього комплексу перед державою постають наступні завдання:

" - формування єдиного правового поля діяльності підприємств транспорту з врахуванням міжнародних норм;

- впровадження ефективної системи державного регулювання і контролю ринку транспортних послуг для забезпечення справедливої конкуренції та економічних умов для розширеного відтворення основних фондів;

- введення державних стандартів, вимог та соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування" [3, С. 73];

" - забезпечення безпечного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище;

- посилення координуючої ролі держави у розвитку транспортної мережі, насамперед міжнародного значення, мультимодальних перевізних і логістичних систем, створенні нової транспортної техніки і технологій, підвищенні ефективності взаємодії між різними видами транспорту;

- створення умов для підвищення конкурентоспроможності національних перевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках транспортних послуг за рахунок реалізації комплексу заходів державної підтримки українських транспортних підприємств, які здійснюють перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів" [11, С. 28];

" - формування і забезпечення ефективного функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, об'єднання їх в єдину систему транспортної мережі міжнародного значення з продовженням до пунктів зародження та погашення вантажопотоків експортних та імпортних вантажів, використання переваг геополітичного положення України для залучення транзитних вантажопотоків євроазіатського та інших перспективних напрямків міжнародної торгівлі;

- створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка б враховувала інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій;

- створення єдиного інформаційного простору транспортно-дорожнього комплексу;

- розвиток і активізація наукового потенціалу транспортної галузі, створення орієнтованої на перспективу системи підготовки кадрів на транспорті" [11, С. 28];



"- державне стимулювання і підтримка національних виробників транспортної техніки;

- розробка соціальної політики у сфері транспорту" [11, С. 28].

Транспортні підприємства належать до допоміжних контрагентів на світовому ринку, однак їх роль є дуже важливою для встановлення зв'язків між основними контрагентами.

У залежності від стратегії і задач компанії здійснюється вибір транспорту для доставки продукції. При цьому враховуються розміщення виробництва, техніко-економічні особливості різних видів транспорту, що визначають сфери їхнього раціонального використання.

"Сьогодні фактичний розподіл вантажопотоків між видами транспорту виглядає наступним чином: морський транспорт – 3,3 %, залізничний – 16,7 %, автомобільний – 66,1 %, трубопровідний – 12,9 %, інші види транспорту – нижче 1 %" [29, С. 209].

До достоїнств автомобільного транспорту відносяться:

- велика економічність під час перевезення визначених видів вантажів на відстані до 400 км і під час перевезення коштовних, термінових і швидкопсувних вантажів на великі відстані;

- можливість доставки вантажу від складу відправника до складу одержувача без перевантажувальних операцій з одного виду транспорту на інший;

- велика мобільність і здатність швидко організувати перевезення для нових об'єктів і будівництв, можливість швидко зосередити значні кількості транспортних засобів для вивезення в короткий термін великих обсягів вантажів, що мають сезонний характер;

- регулярність і маневреність перевезень;

- забезпечення збереження кількості і якості перевезеного вантажу;

- висока швидкість доставки вантажів, що дає можливість скоротити оборотні кошти підприємств;

- можливість рівномірного постачання вантажів невеликими партіями, що скорочує кількість необхідних запасів матеріально-товарних цінностей і складських приміщень на виробництві;
- пристосованість до дорожніх умов і транспортування вантажів, різних за вагою і габаритними розмірами;
- менші капіталовкладення при освоєнні малих пасажиро- і вантажопотоків на невеликі відстані.

Недоліками автоперевезень є низькі продуктивність праці, рівень експлуатаційних показників і незадовільний стан дорожньої мережі в країні.

Пріоритетними завданнями розвитку автомобільного транспорту є забезпечення попиту на безпечне і якісне перевезення пасажирів і вантажів; оптимізація структури пасажирського та вантажного автотранспорту за вантажністю та пасажиромісткістю; розвиток регіональних систем планування, управління та контролю за перевезенням пасажирів та вантажів, транспортно-експедиційного обслуговування; забезпечення постійного зростання показників якості транспортного обслуговування населення та ефективності використання рухомого складу; забезпечення зниження кількості ДТП та тяжкості їх наслідків до рівня розвинутих країн Європи.

Основні напрямки реформування і розвитку транспортно-дорожнього комплексу передбачають низку заходів державного регулювання діяльності транспорту. Зокрема, що стосується автомобільного транспорту, основна увага повинна бути сконцентрована на розв'язанні таких проблем державного регулювання:

- " - вдосконалення системи державного контролю за дотриманням автоперевізниками усіх форм власності вимог законодавства про транспорт;
- забезпечення ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів відповідно до чинного

законодавства;

- визначення на законодавчому рівні стабільних джерел фінансування державного комплексу в необхідних обсягах, виходячи з соціально-економічних і оборонних потреб держави і створення цільових дорожніх фондів" [17, С. 17].

## **1.2. Стан та перспективи розвитку автомобільного транспорту України**

"У єдиній системі економічних відносин визначальна роль належить відносинам матеріального виробництва. Вони необхідні для існування і розвитку суспільства і створюються в чотирьох основних сферах виробництва: у видобувній і обробній промисловості, сільському господарстві і на транспорті" [77, С. 27].

Однак поряд із загальними рисами, характерними для всіх галузей матеріального виробництва, автомобільний транспорт володіє і низкою особливостей.

*Перша особливість.* Продукцією автомобільного транспорту є переміщення готових продуктів зі сфери виробництва в сферу обороту. В інших сферах матеріального виробництва в результаті виробничого процесу створюється новий продукт, що відрізняється від предмета праці, що підвергались впливу в процесі виробництва. Продукцією вантажного автомобільного транспорту є матеріальна зміна місця перебування продукції чи вантажів усіх галузей економіки України. Узагальнюючим показником транспортної продукції по вантажних перевезеннях є вантажообіг, вимірюваний у тонно-кілометрах, що представляє собою добуток маси перевезених вантажів у тонах на відстань перевезення в кілометрах. Продукцією пасажирського автомобільного транспорту є переміщення людей, зміна їхнього просторового місцезнаходження. Узагальнюючим показником

транспортної продукції по пасажирських перевезеннях є пасажирообіг, вимірюваний у пасажиро-кілометрах, що представляють собою добуток числа привезених пасажирів на відстань перевезення в кілометрах.

*Друга особливість.* На автомобільному транспорті процес виробництва і реалізації продукції злиті воедино. У сфері матеріального виробництва процеси виробництва, реалізації і споживання продукту є самостійними актами. Вони розділені між собою в просторі і часі. Продукція транспорту не відділена від самого процесу виробництва. З цієї особливості транспортної продукції випливає, що її не можна накопичувати, як це робиться в багатьох інших сферах матеріального виробництва.

*Третя особливість.* Вартість перевезення вантажу автомобільним транспортом додається до вартості виробництва цього вантажу. У результаті переміщення продукції в сфері обороту з нею відбувається важлива матеріальна зміна її місця розташування стосовно споживача. У ході переміщення змінюється не тільки споживча вартість, але і вартість перевезених продуктів на величину транспортних витрат. Вартість транспортної продукції створюється за законами, властивими усім галузям матеріального виробництва. На переміщення витрачається жива праця працівників, зайнятих на автомобільному транспорті, і упредметнена праця, втілена в рухливому складі і предметах праці. Витрати суспільної праці створюють вартість, що приєднується до вартості переміщуваного вантажу.

*Четверта особливість.* На автомобільному транспорті особлива форма кругообігу виробничих фондів. Особливість виробничого процесу і транспортної продукції визначає особливість кругообігу його виробничих фондів у порівнянні з виробничими фондами промисловості.

Кругообіг виробничих фондів транспорту відбувається за формулою:

$$\Gamma - T \dots \Pi - \Gamma'$$

на відміну від кругообігу в інших галузях матеріального виробництва:

$$\Gamma - T \dots \Pi \dots - T' - \Gamma',$$

де:  $\Gamma$  – гроші;

$T$  – товар (заробітна плата і засоби виробництва);

$\Pi$  – процес матеріального виробництва;

$\Gamma'$  – гроші зі збільшенням;

$T'$  – готовий продукт.

Таким чином, на автомобільному транспорті немає  $T'$  – вартості нового речовинного продукту

*П'ята особливість.* У структурі витрат на виробництво транспортної продукції відсутні витрати на сировину. У витратах будь-якої галузі промисловості на виробництво тієї чи іншої продукції велику питому вагу складають витрати на сировину і напівфабрикати: у машинобудуванні – близько 60%, легкої і харчової промисловості – близько 85%. Особливість продукції автомобільного транспорту визначає відсутність сировини в складі засобів транспортного виробництва (використовуються лише паливо, допоміжні і мастильні матеріали).

*Шоста особливість.* Автомобільний транспорт відіграє своєрідну роль у соціально-економічному і культурному житті суспільства. Безперервний розвиток економіки України і задоволення потреб населення в перевезеннях залежать від рівня технічного стану й ефективності роботи автомобільного й іншого видів транспорту.

В умовах ринкової економіки при вирішенні багатьох задач розміщення, кооперування, спеціалізації і самостійності підприємств повинні враховуватися транспортні витрати. Основною вимогою при цьому є досягнення найменших сумарних витрат на виробництво і

обертання, у тому числі і на транспортування продукції. Автомобільний транспорт суттєво впливає на розвиток економіки країни (рис.1.1).

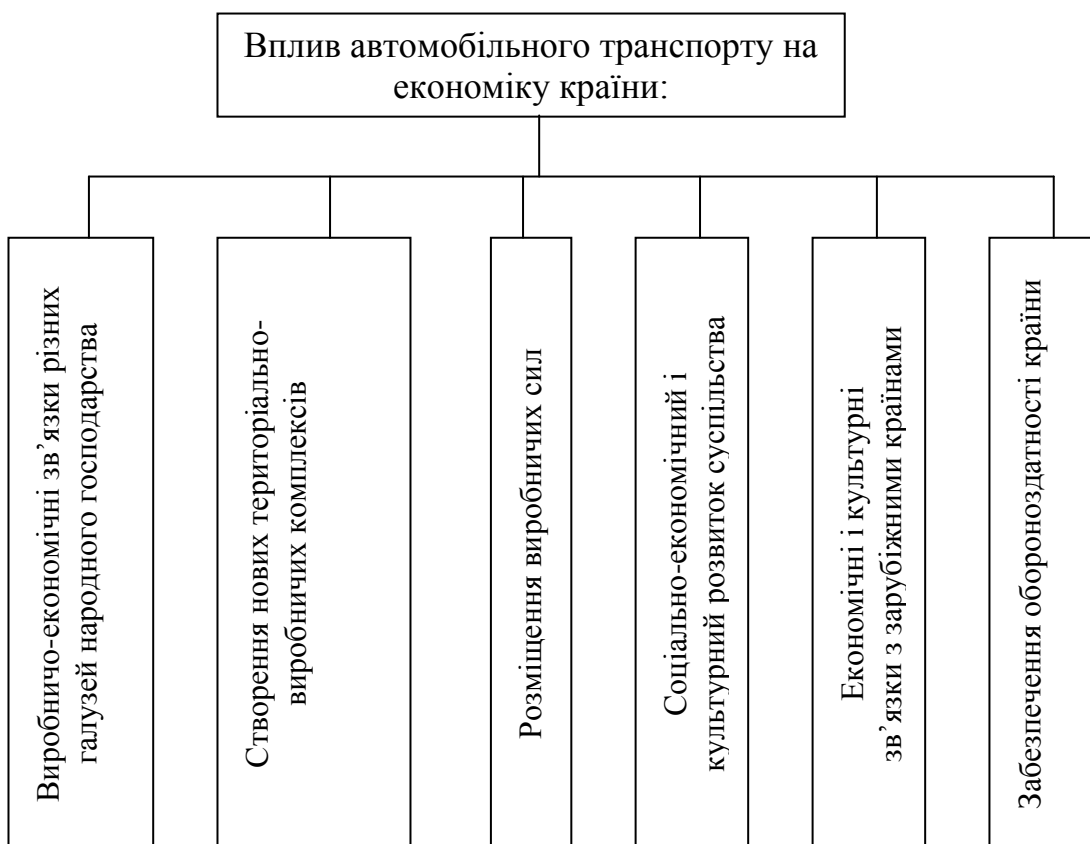


Рис. 1.1. Вплив автомобільного транспорту на економіку країни.

Автомобільний транспорт забезпечує:

" - виробничо-економічні зв'язки різних галузей економіки України. Нормальна діяльність будь-якого виробництва неможлива без регулярного підвозу сировини, напівфабрикатів, палива, матеріалів. За допомогою автомобільного транспорту здійснюється обмін продукцією між різними галузями економіки України, регіонами країни;

- розміщення продуктивних сил і створення нових територіально-виробничих комплексів. Розвиток автомобільного транспорту активно впливає на рівномірне розміщення продуктивних сил по території країни. Для освоєння нових народногосподарських комплексів і нарощування потужностей існуючих підприємств необхідна чітка і

безперебійна робота транспорту. Автомобільний транспорт є могутнім прискорювачем комплексного розвитку продуктивних сил знову освоєваних територій країни" [29, С. 29];

" - технологію виробництва. У будь-якому виробничому процесі мають місце операції по переміщенню вантажів усередині підприємств, що зв'язані з технологічним процесом. Більшість внутрішньоцехових і міжцехових перевезень здійснюються автомобілями;

- соціально-економічний і культурний розвиток суспільства. Автомобільний транспорт покликаний задовольняти різноманітні потреби населення в пересуванні. Це поїздки, пов'язані з виконанням виробничих і суспільних обов'язків, особистими причинами, у місця відпочинку, туристсько-екскурсійні подорожі. Значна частина населення міст, промислових центрів, а також сільської місцевості доставляється на роботу і з роботи, здійснює поїздки в навчальні заклади й ін. Організація перевезень багато в чому впливає на діяльність підприємств і продуктивність праці працівників;

- економічні і культурні зв'язки з закордонними країнами [29, С. 29].

### **1.3. Основні положення оцінки конкурентоспроможності підприємства**

"Конкуренція в широкому змісті слова означає суперництво в будь-якій сфері діяльності. Якщо розглядати конкуренцію з чисто економічних позицій, то вона означає суперництво між комерційними організаціями за найбільш вигідні умови виробництва і збуту, за одержання більш вигідного замовлення з метою зміцнення позицій на ринку й одержання максимального прибутку зараз чи у майбутньому" [20, С. 13].

"Конкуренція і монополія складають діалектичну спільність,

постійно протистоять один одному на ринку і є невід'ємною частиною ринкових відносин. Прагнення перемогти в конкурентній боротьбі веде до встановлення пануючого положення на ринку, захопленню ринкової влади, утворенню монополії" [20, С. 14].

Конкуренція на ринку здійснюється різними методами і виступає в різних формах. Вона може бути внутрішньогалузевою і міжгалузевою. У першому випадку мова йде про конкуренцію між аналогічними товарами, що задовольняють ту саму потребу, але розрізняються по ціні, якості й асортименту. Таку конкуренцію можна назвати міжфірмовою чи предметною.

"В другому випадку в конкурентну боротьбу включаються товари різних галузей, що задовольняють різні потреби споживчого і виробничого процесу, тобто мова йде про боротьбу за платоспроможний попит населення і потреби виробництва" [20, С. 15].

По методах здійснення конкуренцію можна підрозділити на цінову і нецінову. Цінова конкуренція припускає продаж товарів чи пропозиції послуг по більш низьких цінах, чим конкуренти.

"Нецінова конкуренція заснована на пропозиції товарів більш високої якості з великими надійністю і термінами служби, з більш високою продуктивністю" [28, С. 91].

Останнім часом важливу роль стали грати такі параметри виробів, як екологічність, енергоємність, ергономічні, естетичні якості, безпека. Більше, ніж раніш, значення стали грати надійність і репутація виробника або постачальника, її престижність. Важливими інструментами конкуренції стають товарні знаки і торгові марки фірм.

"Конкуренція грає дуже важливу роль в економіці тільки в тому випадку, якщо вона добросовісна. На жаль, зустрічається і недобросовісна конкуренція. Недобросовісна конкуренція це такі методи конкурентної боротьби, що зв'язані з порушенням прийнятих на ринку норм і правил конкуренції" [28, С. 92].



До таких методів відносяться: продаж за ціною нижчою від собівартості чи демпінг, з метою прориву позицій конкурента і подальшого витиснення його з ринку; зловживання пануючим положенням на ринку, наприклад, надмірне завищення цін чи відмовлення здійснювати постачання; помилкова інформація і реклама, недобросовісне копіювання (імітація) товарів і продуктів конкурентів; порушення якості, стандартів і умов постачань товарів і послуг. Недобросовісна конкуренція в більшості розвинутих країн заборонена законом.

З переходом на ринкові відносини в Україні почала з'являтися досить часто недобросовісна конкуренція, що пов'язано з монополізацією економіки, нерозвиненістю законодавчої основи в цій області і пасивністю держави в боротьбі з цими явищами, що привело до появи на ринку недоброякісних продуктів і всіляких послуг.

На кожному підприємстві на конкурентоздатність продукції впливають найрізноманітніші фактори, як внутрішні, так і зовнішні.

"До внутрішніх факторів відносяться такі, котрі зв'язані зі здатністю підприємства випускати продукцію належної якості, тобто залежать від діяльності самого підприємства. Вони численні і їх доцільно класифікувати в наступні групи: технічні, організаційні, економічні, соціально-психологічні" [29, С. 29].

"Технічні фактори істотно впливають на якість продукції. Тому впровадження нової техніки і технології, застосування нових матеріалів, більш якісної сировини – матеріальна основа для випуску конкурентоздатної продукції" [29, С. 30].

Організаційні фактори зв'язані з удосконалюванням організації виробництва і праці, підвищенням виробничої дисципліни і відповідальності за випуск конкурентоздатної продукції, забезпеченням рівня кваліфікації персоналу, упровадження системи керування якістю і його сертифікації, поліпшенням роботи служби ВТК і

іншими організаційними заходами.

"Економічні фактори обумовлені витратами на випуск і реалізацію продукції, витратами на забезпечення необхідного рівня якості продукції, політикою ціноутворення і системою економічного стимулювання персоналу за виробництво високоякісної продукції" [29, С. 31].

"Соціально-психологічні фактори значною мірою впливають на створення здорового соціально-психологічного клімату в колективі, нормальних умов для роботи, виховання персоналу в дусі відданості і гордості за марку свого підприємства, моральне стимулювання працівників за сумлінне відношення до роботи – усе це важливі складові для випуску конкурентноздатної продукції. Іноді навіть важко зрозуміти, які фактори більш важливі для рішення розглянутої проблеми – технічні чи соціально-психологічні" [29, С. 32].

"Зовнішні фактори в умовах ринкових відносин сприяють формуванню конкурентноздатності продукції (якщо підприємство не є монополістом). До них у першу чергу відносяться: вимоги ринку, тобто покупців; конкуренція; нормативні документи в області якості продукції; необхідність завоювання гідного місця як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринку; забезпечення іміджу фірми в середовищі покупців, ділових людей і ін. В основному усі фактори, як внутрішні, так і зовнішні, тісно зв'язані між собою і усі вони впливають на конкурентноздатність продукції" [29, С. 33].

Завжди необхідно пам'ятати, що на кожному етапі розвитку підприємства ступінь впливу цих факторів неоднакова. Тому відповідні служби підприємства повинні їх ранжирувати по ступені впливу і віддавати перевагу тим з них, що найбільшою мірою впливають на конкурентноздатність продукції. Це дозволить з меншими витратами і більш ефективно керувати конкурентноздатністю продукції.

Невід'ємним атрибутом ринкової економіки є конкуренція, і вона

грає дуже важливу позитивну роль. Конкуренція для підприємств є значною спонукальною силою для прискорення НТП і випуску конкурентноздатної продукції. Вона змушує їх не тільки упроваджувати все нове і передове, але і найбільше раціонально використовувати всі наявні ресурси на підприємстві.

Поняття конкурентноздатності характеризує властивість об'єкта задовольняти визначену конкретну потребу у порівнянні з аналогічними об'єктами даного ринку.

"Конкурентноздатність можна розглядати по різноманітних об'єктах: проектно-конструкторської документації, технології виробництва продукції, окремого проекту, окремої фірми (підприємства, організації), галузі, регіону, країни в цілому" [29, С. 33].

Конкурентноздатність підприємства означає його здатність до ефективної господарської діяльності і забезпечення прибутковості за умови конкурентного ринку. Інакше кажучи, конкурентноздатність підприємства – це здатність підприємства забезпечувати випуск і реалізацію конкурентноздатної продукції. Під конкурентноздатністю продукції прийнято розуміти сукупність її властивостей, що відбивають ступінь задоволення конкретної потреби проти представленої на ринку аналогічної продукції. Вона визначає здатність витримувати конкуренцію на ринку, тобто мати вагомі переваги над виробами інших товаровиробників.

"Конкурентноздатність товарів ґрунтується ще на стадії проектування. У процесі виробництва матеріалізуються найважливіші (визначальні) елементи конкурентноздатності виробів: якість і витрати. Моделювання і визначення рівня конкурентноздатності продукції є необхідною передумовою для її продажу (реалізації) на відповідному ринку" [29, С. 34].

Визначаючи конкурентноздатність товару, виробник продукції повинен обов'язково знати вимоги потенційних покупців і оцінки

споживачів. Тому формування конкурентноздатності продукції починається з визначення істотних споживчих властивостей (потреб покупців) по яким оцінюється принципова можливість реалізувати продукцію на відповідному ринку, де покупці постійно будуть порівнювати її характеристики з товарами конкурентів у міру задоволення конкретних потреб і цін реалізації.

"Для визначення конкурентноздатності продукції продуценту необхідно знати:

- конкретні вимоги потенційних покупців (споживачів) до пропонованого на ринку товару;
- можливі розміри і динаміку попиту на продукцію;
- розрахунковий рівень ринкової ціни товару;
- очікуваний рівень конкуренції на ринку відповідних товарів;
- визначальні параметри продукції основних конкурентів;
- найбільш перспективні ринки для відповідного товару й етапи закріплення на них;
- строк окупності сукупних витрат, зв'язаних із проектуванням, продуктуванням і просуванням на ринок нового товару" [29, С. 35].

Конкурентноздатність конкретного об'єкта бажано вимірювати кількісно, що уможливить керування її рівнем. Для цього необхідна інформація, що характеризує корисний ефект даного об'єкта й об'єктів-конкурентів за нормативний термін їхньої служби і сукупні витрати протягом життєвого циклу об'єктів.

Практика визначення конкурентноздатності товару ґрунтується на порівняльному аналізі його сукупних характеристик з товарами-конкурентами по ступені задоволення конкретних потреб і за ціною споживання. Конкурентноздатність продукції може бути виражена кількісно через показник конкурентноздатності.

За останні 15 років в Україну надійшов потік недорогих, але ще цілком придатних до експлуатації автомобілів. Країна, у якій старі

машини коштували дорожче нових, спочатку щорічно поглинали по 200-300 тис. машин іноземного виробництва. При цьому біля \$1 млрд. ішло на Захід, але \$300 млн. у вигляді митних платежів залишились в державі. Україна поступово інтегрувалася у світову економіку, але вітчизняний виробник, що виріс у тепличній атмосфері, не витримував відкритої конкуренції і практично припинив виробництва «Таврії» і «Волинянок».

Середній вік автомобілів, що знаходяться в особистій власності США складає 5,5 років. При цьому 28% машин мають вік менш 3-х років, 32% - від 3-х до 7-ми років, а що залишилися 40% - 8 і більш років.

Міністерство промислової політики України розробило стратегію відродження галузі, для впровадження якої в життя, природно, був потрібний могутній інвестор. У результаті численних переговорів і консультацій з ведучими автомобільними корпораціями світу перемогу, при загальному здивуванні громадськості, одержав один з географічно найбільш віддалених від України концернів, борги якого, до речі, у 1998 році оцінювалися міжнародними експертами в кілька десятків мільярдів доларів. Однак спільне підприємство було створено, і в ім'я захисту майбутнього вітчизняного автомобілебудування були принесені в жертву інтереси небагатого вітчизняного споживача: з 1 квітня 1998 року вік дозволених до ввозу машин був скорочений з 10 років до 5, а мінімальна ціна, з яким нараховувалися митні платежі, була збільшена до \$5 тис. Громадяни України практично втратили право вибору автомобіля, але зате держава одержала шанс стати автомобільною державою.

Ідея огороження вітчизняного виробника від конкуренції відома давно, вона неодноразово використовувалася і продовжує використовуватися в практиці багатьох країн, але ніколи не приносила позитивних результатів. У той же час існує маса негативних прикладів, що ілюструють, як протекціонізм приводить до застою в економіці –

досить згадати Радянський Союз. Виявившись під захистом загороджувального мита від конкурентів, вітчизняний товаровиробник звичайно направляє зусилля на витяг максимального для себе прибутку (з кишень співгромадян) замість того, щоб модернізувати виробництво й удосконалювати продукцію. І твердий державний контроль у сучасних умовах практично неможливий. У демократичних країнах з розвитою ринковою економікою доцільність державної промислової політики оцінюється дуже низько, оскільки вважається, що вона веде до малоефективної витрати бюджетних засобів і сприяє корупції. Володіти даром теоретичного наукового передбачення, які галузі і технології будуть перспективні, під силу дуже рідким фахівцям, тому в реальних умовах цю задачу вирішують експериментально – за допомогою вільного ринку, що вказує напрямок розвитку. Комп'ютерна індустрія, мобільний зв'язок і Інтернет, наприклад, розвивалися без урядових програм: їхній ріст фінансувався приватним капіталом, що прагне туди, де є максимальний прибуток.

У результаті 2-х років дії загороджувального мита на ввіз старих автомобілів було загублено для бюджету 436 млн. грн. (тільки за даними Держкомстату), а з урахуванням того, що держава списала відомому заводу борг у \$8 млн., підтвержені збитки наближаються до 1 млрд. грн.

Вітчизняне автомобілебудування не зробило і десятої частини обіцяної кількості автомобілів: конвеєр велику частину часу простоював. Продукція продавалася на превелику силу, тому що ціна на неї, відповідно до класичних прикладів з історії економіки, була непомірно завищена. «Таврії» вітчизняний виробник почав продавати за ціною «Волги», а південнокорейські моделі – на 30-40% дорожче, ніж на польському чи німецькому ринках.

Незважаючи на строгі заборони, деякі досить швидко знайшли в них лазівки, і старі машини продовжували ввозитися. Тільки по так

називаній тимчасовій схемі, наприклад, у 1999 році було завезено близько 100 тисяч машин.

Постанова 1998 року суперечилася тимчасовій угоді України з Євросоюзом, у результаті чого, у відповідності зі ст. 26, була почата неприємна процедура врегулювання спорів, що у підсумку закінчилася скасуванням горезвісної постанови. Однак порушення міжнародних зобов'язань не пройшло непоміченим. Рівень закордонних інвестицій в Україну залишається одним з найнижчих серед пострадянських країн, а перспективи вступу у Всесвітню торгову організацію поки дуже примарні.

Збільшення віку ввезених автомобілів до 8 років не вирішує проблеми відносин з Євросоюзом, що не визнає ніяких границь для просування товарів, капіталу і робочої сили. Чехія, Польща, Угорщина як асоційовані країни раніш теж одержували з Брюсселя постійні скарги на протекціонізм, поки не замінили обмеження за віком автомобілів на вимоги до їх технічного стану і особливо у відповідності твердим екологічним нормам до вихлопних газів. Більшість країн Європи, у тому числі Беларусь, Молдова, а також Узбекистан, Туркменістан не обмежують вік ввезених автомобілів. Хорватія установила твердий 5-ти літній ценз, але якщо володіти машиною за кордоном більш року, обмеження знімається. Туреччина, Іран, Єгипет і Бразилія взагалі забороняють увіз автомобілів чи установлюють позамежні мита, але ведучі автоконцерни побудували в цих країнах свої заводи і конкурують між собою.

## РОЗДІЛ 2

### АНАЛІЗ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

#### 2.1. Загальна характеристика діяльності підприємства

Об'єктом вивчення для виконання дипломної роботи обране товариство з обмеженою відповідальністю «Вікторія-Авто», що створене відповідно до Законів України “Про підприємництво”, “Про підприємства в Україні”, “Про господарські товариства”, “Про власність”, “Про приватизацію майна державних підприємств”, “Про цінні папери та фондову біржу”.

Метою діяльності товариства є ефективне використання суспільного майна й одержання прибутку за рахунок виробничого, комерційного й іншого видів діяльності для задоволення соціальних і економічних інтересів засновників і членів трудового колективу, потреб народного господарства і суспільства в продукції і послугах суспільства, забезпечення насичення ринку України товарами і послугами.

Основними задачами діяльності товариства є:

- перевезення вантажів у міжнародному, міському і міжміському напрямку автомобільним транспортом;
- надання комплексу транспортно-експедиційних послуг під час перевезення внутрішніх, зовнішніх і транзитних вантажів;
- виконання пасажирських перевезень у міжнародних, міських і міжміських напрямках автомобільним транспортом;
- здійснення лізингових, бартерних і кредитних операцій;
- здійснення інжиніринга, ремонту, реставрації, технічного і сервісного обслуговування транспортних засобів і агрегатів до них, машин, устаткування і механізмів вітчизняного й іноземного виробництва, суспільного й особистого користування;
- проведення інших видів діяльності, не заборонених



законодавством України.

Споживачами послуг ТОВ “Вікторія-Авто” є підприємства всіх форм власності та фізичні особи.

Майно підприємства, передане йому засновниками у власність, складається з основних фондів, оборотних коштів і цінностей, що відбиваються в балансі підприємства.

За станом на 01.01.2019 р. на балансі підприємства числиться 5 вантажних автомобілів, у тому числі: КАМАЗ 5410 – 2 одиниці, вантажопідйомністю 15 т; ЗИЛ ММЗ 4501 – 2 одиниці вантажопідйомністю 15т; і ГАЗ-51 – 1 одиниця, вантажопідйомністю 7 тонн. Для забезпечення виробничої діяльності, на території підприємства розташовані 2 бокси загальною площею 144м<sup>2</sup> для проведення технічного обслуговування і ремонту автомобілів, складські приміщення площею 300 м<sup>2</sup>.

При організації праці працівників автотранспортного підприємства (АТП) необхідно враховувати його особливості:

- виробничий процес по перевезенню вантажів здійснюється поза підприємством;

- результати діяльності підприємства залежать багато в чому від організації вантажно-розвантажувальних робіт, технічної оснащеності маршрутів руху, стану доріг і інших факторів, що не залежать від АТП;

- робоче місце водія в процесі переміщення є джерелом підвищеної небезпеки;

- водій працює в умовах впливу метеорологічних факторів, що залежать від кліматичної зони і часу року і ряду інших особливостей.

Структура організації автотранспортного підприємства залежить від багатьох факторів, до основного з яких відносять наступні:

- обсяг перевезень;
- рівень кооперування з транспортними організаціями;
- габарити і маса перевезеного вантажу.

Досліджуване транспортне підприємство має таку організаційну структуру (Рис 2.1.)



Рис. 2.1. Організаційна структура ТОВ «Вікторія-Авто».

Як видно з представленого малюнку, головною ланкою являється директор підприємства, який віддає накази і контролює діяльність свого підприємства. Середньою ланкою являється: головний інженер, який веде контроль за транспортними засобами за їх готовність і налагодженість, якому в свою чергу підчиняється механік та постачання; головний бухгалтер веде контроль за фінансовою частиною і якому підчиняється група обліку, яка в свою чергу виконує міжопераційні розрахунки і готовий результат віддають головному бухгалтеру; заступник директора по перевезенням контролює процес перевезень від самого до самого кінця за допомогою диспетчерської служби і завершує середню ланку головний економіст який в свою чергу планує майбутню діяльність і аналізує одержані результати, підготовляє договори, шукає

оптимальні виходи із кризового становища, вибирає оптимальні і вигідні шляхи співробітництва з іншими підприємствами, йому в цьому допомагає група планування і аналізу. Завершальною ланкою являється автогараж (автомобілі і водії).

Раціональна організація перевезень будується на основі вивчення вантажообігів і вантажопотоків.

У 2019 році ТОВ «Вікторія-Авто» здійснювало діяльність по наступних видах:

- перевезення вантажів у міжнародному, міжміському і внутріміському повідомленнях;
- експедиторські операції;
- роздрібна торгівля промисловими і будівельними товарами;
- послуги складу;
- реалізація контейнерів;

Обсяг перевезень за 2019 рік склав 0,9 тис. тонн, вантажообіг 371,4 тисяч тонно-кілометрів.

Динаміка зміни обсягу перевезень у порівнянні зі звітом за 2018 рік і планом 2019 року в табл. 2.1.

Як видно з приведеної таблиці, обсяг перевезень скоротився в порівнянні з минулим роком на 71,9% (100-28,1), а в порівнянні з планом на 77,5% (100-22,5). Це відбулося за рахунок рухливого складу автопарку. У 2018 році в складі автопарку підприємства знаходилося три автомобілі «Рено-385» вантажопідйомністю 20 тонн (що воно брало під оренду в ЗАТ «Укртранс-Київ» і які АТП у 2019 році повернуло орендодавцям). А тому що на ринку автотранспортних послуг користуються попитом великовантажні автомобілі з великим об'ємом кузова типу «Рено», різко скоротився попит на наявні автомашини. Тому підприємство планує придбати в 2019 році в лізингове користування вантажні автомобілі «Рено-385».

**Обсяг перевезень вантажів**

Показники	Звіт 2018р.	2019 р.		темпи росту у порівнянні з: %	
		план	факт	планом	минулим роком
Перевезення вантажів, усього тис. т	3,2	4,0	0,9	22,5	28,1
у тому числі:					
- у міжнародному сполученні	0,8	1,3	0,3	23,1	37,5
- міжміському сполученні	2,0	2,2	0,4	18,8	20,0
- у внутріобласному сполученні	0,4	0,5	0,2	40,0	50,0

У таблиці 2.2. наведені відомості про основні підприємства-конкуренти ТОВ «Вікторія-Авто».

З приведених даних видно, що в порівнянні з попереднім роком зниження річних доходів на 56,1 % обумовлено зменшенням кількості автомобілів, що здійснюють перевезення вантажу в міжміському і міжнародному повідомленні.

У порівнянні з 2018 роком загальні витрати знизилися не тільки через зменшення обсягів транспортних робіт, але і по інших витратах. Однак, витрати на 1 грн. доходів вирости на 50,5 %, що говорить про збиткову діяльність підприємства.

**Підприємства-конкуренти ТОВ «Вікторія-Авто»**

Найменування підприємств-конкурентів	Наявність вантажних засобів руху для міжнародних перевезень, шт.	Сильніші та слабкі сторони
1. ТОВ “Трок-Магістраль” (м.Київ)	100	Сильні: нові машини Mercedes, Scania, Renault Слабкі: не пов’язані з магістралями, що проходять Півднем України (Траса міжнародного значення Ростов–Одеса–Рені)
2. ВАТ “Магістраль-Транс” (м.Київ)	100	
3. ЗАТ “Рапіт” (м.Київ)	150	
4. ТОВ “Таврія-Транс” (м.Херсон)	4	Слабкі: застарілий транспорт, мала кількість транспортних засобів

Основні техніко-економічні показники роботи підприємства ТОВ «Вікторія-Авто» приведені в табл. 2.3.

Збільшення збитків у порівнянні з 2018 роком отримано в основному за рахунок вибуття трьох автомобілів «Рено» і через подорожчання пально-мастильних матеріалів.

Таблиця 2.3.

**Основні техніко-економічні показники господарсько-фінансової діяльності ТОВ «Вікторія-Авто»**

Найменування показників	Звіт 2018р.	2019 р.		Порівняння %	
		план	факт	планом	минулим роком
1. Доход, усього, тис. грн.	281,5	383,0	123,7	32,3	43,9
2. Доход, усього (без ПДВ), тис. грн.	248,9	338,5	108,6	32,1	43,6
2.1 Автоперевезення, усього	197,6	283,5	58,7	20,7	29,7
2.2 Інших видів діяльності	51,3	55,0	49,9	90,7	97,3
3. Витрати, усього, тис. грн. у т.ч.	281,9	300,0	185,1	61,7	65,7
3.1 Автоперевезень	239,3	255,0	132,5	52,0	55,4
3.2 Інших видів діяльності	42,6	45,0	52,6	116,8	123,5
4. Балансовий прибуток, усього, тис. грн. у т.ч.	-33,0	38,5	-76,5	-198,7	-231,8
4.1 Автоперевезень	-41,7	28,5	-73,8	-258,9	-177,0
4.2 Інших видів діяльності	8,7	10,0	-2,7	-27,0	-31,0
5. Витрати на 1 грн. доходів, коп.	113,26	88,63	170,44	192,3	150,5
6. Фонд оплати праці, тис. грн.	52,8	71,0	43,7	61,5	82,8
7. Среднесписочная чисельність, людина	25	28	18	64,3	72,0
8. Продуктивність праці, грн.	11260	13679	6872	50,2	61,0
9. Среднемесячна оплата праці 1 раб. у грн.	176	211	202	95,7	114,8
10. Співвідношення темпів росту середньої заробітної плати і продуктивності праці, %	55,4	190,6	188,2	98,7	339,7

## 2.2. Техніко-економічні показники діяльності підприємства

Для оцінки роботи вантажного автотранспорту застосовується ціла система локальних і узагальнюючих показників. Локальні техніко-експлуатаційні показники дозволяють оцінити окремі сторони роботи машин з погляду використання часу їхньої роботи, швидкості руху, пробігу, вантажопідйомності та т.і., що є частиною таких узагальнюючих показників, як продуктивність роботи машин і собівартість перевезень, за допомогою яких оцінюються остаточні результати роботи автотранспорту.

Для оцінки ступеня використання машин протягом року розраховується коефіцієнт використання машин у роботі ( $K_M$ ):

$$K_M = \frac{AD_{раб}}{AD_{хоз}} = \frac{AD_{хоз} - AD_{рем} - AD_{то} - AD_{орг}}{A_{сп} * D_k};$$

де:  $AD_{раб}$  – автомобіле-дні роботи транспорту;

$AD_{хоз}$  - автомобіле-дні перебування автомобілів у господарстві;

$AD_{рем}$  - дні простою автомобілів у ремонті;

$AD_{то}$  - дні простою автомобілів в обов'язковому технічному обслуговуванні: щоденному, ТЕ-1, ТЕ- 2;

$AD_{орг}$ - простій транспорту по організаційних причинах через відсутність вантажів, водіїв, ГСМ і ін;

$A_{сп}$  - облікова кількість автомобілів;

$D_k$  - дні календарні.

Чим більше відпрацьовано днів кожною машиною протягом року, тим вище рівень даного показника. І, навпаки, чим більше цілоденні простої машин, тим нижче величина коефіцієнта. Основна причина його зниження – надпланові простої машин через технічну несправність,

тривалого перебування в ремонті. Для характеристики цього явища визначається коефіцієнт технічної готовності машин (Ктг)

$$K_{\text{тг}} = \frac{AD_{\text{ти}}}{AD_{\text{хоз}}} = \frac{AD_{\text{хоз}} - AD_{\text{рем}} - AD_{\text{то}}}{A_{\text{сп}} * D_{\text{к}}};$$

де:  $AD_{\text{ти}}$  – автомобіле-дні в технічно справному стані.

Однак розглянуті показники не розкривають результатів використання машин у процесі робочого дня. Не весь робочий день вони знаходяться в пробігу: частина дня простоюють під навантаженням, і з інших причин. Скорочення простоїв є важливим засобом підвищення рівня використання автотранспорту. Тому для характеристики ступеня використання автотранспорту протягом робочого дня розраховується коефіцієнт використання робочого часу ( $K_p$ ).

Бувають випадки, коли вантажівки роблять порожні рейси в одну і навіть з двох сторін, не виконуючи ніякої корисної роботи.

Коефіцієнт використання пробігу ( $K_n$ ) розраховується в такий спосіб:

$$K_n = \frac{L_{\text{зр}}}{L_{\text{общ}}};$$

де:  $L_{\text{зр}}$  - сумарний пробіг автомобілів з вантажем;

$L_{\text{общ}}$  - загальний пробіг транспорту.

Зменшення цього коефіцієнта свідчить про збільшення частки порожніх рейсів, а отже, про погіршення роботи автопарку.

Немаловажне значення для підвищення ефективності роботи вантажних машин має повнота їхньої завантаженості. Нерідко машини великої вантажопідйомності використовуються для перевезення маловагих вантажів, у результаті чого погіршується використання



автопарку. Для характеристики такого явища розраховується коефіцієнт використання вантажопідйомності машин ( $K_{гр}$ ):

$$K_{гр} = \frac{Q_{ф}}{Q_{возм}} = \frac{Q_{ф}}{АДТ_{хоз}};$$

де:  $Q_{ф}$  – фактичний сумарний об'єм перевезень вантажів

$Q_{возм}$  - можливий об'єм перевезень вантажів;

$АДТ_{хоз}$  – автомобіле-тонно-дні

Щоб підрахувати величину середньої завантаженості автомашини, необхідно загальний об'єм вантажообігу, виражений у тонно-кілометрах, розділити на пробіг машин з вантажем.

Для аналізу техніко-економічних показників використання вантажного автотранспорту в динаміці за два суміжних роки складаємо табл.2.4.

Як видно з приведених у табл. 2.4. даних незважаючи на те, що відбулося зниження машин у 2019 році на три одиниці і погіршилися показники експлуатації АТП (загальний тоннаж, автомобіле-дні перебування машин у господарстві, час відпрацьоване однією машиною, коефіцієнт технічної готовності машин, коефіцієнт використання машин і ін.), підвищилися коефіцієнти використання робочого часу на 8,6%, використання пробігу на 17,6% і використання вантажопідйомності машин на 1,7%. Ефективність використання машин багато в чому залежить від швидкості їхнього руху і середньої дальності перевезення. Відрізняють технічну швидкість руху (відношення загального пробігу до кількості годин перебування машин у пробігу) і експлуатаційну (відношення загального пробігу до кількості годин перебування машин в убранні). Середня відстань перевезення визначається розподілом обсягу вантажообігу на вагу перевезених вантажів.

## Показники використання вантажного автотранспорту

Найменування показників	Показники за роками		Змінення		План на 2019р
	Звіт 2018р	Звіт 2019р	Абсолютні	Відносні	
1	2	3	4	5	6
1.Середньорічна кількість машин, шт.	8	5	-3	62,5	7
2. Загальний тонаж, т.	127	67	- 60	52,8	107
3.Средня вантажопідйомність машин, тонн (стр2: стр1)	15,6	13,4	- 2,2	85,9	15,3
4.Автомобіле-дні знаходження машин у господарстві, всього	2920	1830	-1090	62,7	2555
в тому числі					
а) в ремонті	684	650	-34	95	
б) в роботі	972	391	-581	40,2	875
в) в простой	1264	789	-475	62,4	125
5. Відпрацьовано однією машиною за рік, днів (стр 4 б : стр 1)	121,5	78,2	-43,3	64,4	125
6.Коефіцієнт технічної готовності машин (стр 4б- стр 4а) / стр 4	0,766	0,645	-0,121	84,2	0,739
7.Коефіцієнт використання машин (стр 4б / стр 4)	0,333	0,214	-0,119	64,3	0,342
8. Средня тривалість робочого дня,ч.	8,7	8,0	-0,7	92,0	8,0
9.Час знаходження машин, ч					
а) у наряді (стр 4б х тривалість зміни)	8456	3128	-5328	37,0	7000
б) у пробігу	5522	2218	-3304	40,2	5040
10. Коефіцієнт використання робочого часу (стр 9б: стр9а)	0,653	0,709	0,056	108,6	0,72
11. Загальний пробіг машин, тис. км.	213,4	48,8	-164,6	22,9	201,6
у тому числі з вантажом, тис. км.	139,4	37,5	-101,9	26,9	155,2

## Продовження табл. 2.4

1	2	3	4	5	6
12. Коефіцієнт використання пробігу (стр. 10а : стр.10)	0,653	0,768	0,115	117,6	0,77
13. Об'єм вантажообігу, тис.т/км. (стр. 16 х стр. 17)	1741,5	409,2	- 1332,3	23,5	1750
14. Середня завантаженість машин, т.	12,5	10,9	-1,6	87,2	12,6
15. Коефіцієнт використання вантажопідйомності машин, (стр. 13 : стр. 3)	0,801	0,815	0,014	101,7	0,824
16. Середня технічна швидкість руху, км/ч. (стр. 10 : стр. 8б)	38,65	22,0	-16,65	56,9	35,7
17. Об'єм перевезених вантажів, тис.т.	3,2	0,9	-2,3	28,1	3,5
18. Середня відстань перевезення вантажів, км (стр. 12 : стр. 16)	544	454	-89	83,6	500
19. Продуктивність на один автомобіле-тонно-день знаходження у господарстві, т./км.	38,2	16,7	-21,5	43,7	44,8

Як видно з приведених даних середня технічна швидкість руху знизилася на 16,66 км/ч. чи 33,1%. Середня відстань перевезень у зв'язку з тим, що зменшився обсяг міжнародних і міжміських перевезень знизилася на 89 км чи 16,4% (100-83,6).

Для узагальнюючої характеристики роботи вантажного

автотранспорту використовують показники середньорічної, середньоденної і середньогодинної продуктивності машин. Однак вони не враховують середньої вантажопідйомності машин і тому непорівнянні. Більш точно рівень продуктивності роботи машин характеризує вироблення на один автомобіль-тонно-день перебування в господарстві. На аналізованому підприємстві продуктивність на один автомобіле-тонно-день знизилася на 21,5 т/км. чи на 56,3% (100-43,7). У процесі аналізу необхідно вивчити динаміку показників використання автопарку, виконання плану по їхньому рівні, установити причини зміни і резерви збільшення обсягу вантажообігу і зниження собівартості тонно-кілометра.

З табл. 2.4 видно, що більшість показників роботи вантажного автотранспорту нижче планових, у результаті чого недовиконаний план по обсягу вантажообігу.

### **2.3. Аналіз показників фінансового стану підприємства**

Вихідними даними для розрахунку показників фінансового стану є дані бухгалтерської звітності підприємства за період 2016-2019 роки.

Агрегований баланс розрахований за даними з балансу підприємства та звіту про фінансові результати та їх використання. Отримані таким чином значення показників агрегованого балансу не можна порівнювати між собою, тому що, на них у значній мірі впливає інфляція. Тому необхідно привести показники агрегованого балансу в поточних цінах до цін початкового моменту часу.

Показники агрегованого балансу приведено до цін станом на початок 2019р.

За результатами аналізу діяльності ТОВ «Вікторія-Авто» встановлено, що за розглянутий період 2016-2019 р.р. підприємство працювало збитково.

На початку періоду, у 2016 р. збиток склав 7 тис.грн., надалі відбувалося погіршення ситуації. У 2018 р. збиток склав 69,3 тис. грн., а у 2019 р. - 46,4 тис. грн. у діючих цінах. Це загалом негативно характеризує діяльність підприємства.

Більш інформативним є аналіз динаміки зміни показників фінансового стану підприємства.

Показники рентабельності (прибутковості) підприємства характеризують ефективність виробничої діяльності підприємства.

Розрахунок показників рентабельності, а саме: рентабельності активів (ROA), рентабельності власного капіталу (ROE), рентабельності інвестицій (ROI), рентабельності інвестованого капіталу (ROIC), за розглянутий період не має сенсу, оскільки підприємство працювало збитково.

Показник рентабельності продажів (ROS) у 2016-2019 р.р. не можливо розрахувати оскільки результат реалізації був від'ємним. У 2018р. значення показника склало 0,24, що нижче припустимого нижнього значення 0,3.

На протязі розглянутого періоду значення коефіцієнту оборотності товарно-матеріальних запасів (ITR) значно коливалося і протягом 2016-2018 р.р. відповідало критерію нижнього допустимого значення. Станом на 2019 р. значення показника склало 1,69, що нижче нижнього допустимого значення 2. Отже оборотність запасів підприємства є незадовільною.

Показники платоспроможності підприємства відображають дієздатність підприємства по відношенню до позик (з минулого досвіду, а також вірогідність повернення інвестиційних кредитів), тобто репутація підприємства, що отримує позику.

Значення коефіцієнту концентрації позикового капіталу (DAR) за розглянутий період поступово зростало, але не перевищувало верхнє допустиме значення 0,7, що позитивно характеризує незалежність

підприємства від довгострокового та короткострокового позикового капіталу. Значення показника наприкінці періоду склало 0,58.

Таблиця 2.5

**Агрегований баланс підприємства в поточних цінах, тис. грн.**

Показник	Періоди			
	2016	2017	2018	2019
Статутний капітал	408,9	365,4	433,1	433,1
Активи				
Основні засоби	400,2	358,1	423	387,6
Запаси та затрати	52,4	92,3	39,1	54,9
Грошові кошти	7,9	152,2	112,8	7,2
Загальна сума активів	460,5	602,6	574,9	449,7
Пасиви				
Короткострокові зобов'язання	116,4	297,3	252,9	261,9
Довгострокові зобов'язання	0	0	0	0
Власний капітал	344,1	305,3	322	187,8
Загальна сума пасивів	460,5	602,6	574,9	449,7
Дебіторська заборгованість	4	22,7	26,5	6,9
Короткострокові позики	116,4	297,3	252,9	261,9
Результати виробничої діяльності				
Виручка від реалізації	154,8	219,3	71,1	122,1
Затрати на виробництво	148,2	221,5	105,5	92,6
Результат від реалізації	6,6	-2,2	-34,4	29,5
Балансовий прибуток	-7	-18,3	-69,3	-46,4
Платежі до бюджету	0	0	0	0
Чистий прибуток	-7	-18,3	-69,3	-46,4

Значення коефіцієнту концентрації позикового капіталу вказує на незалежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування, що безумовно характеризується позитивно.

Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів (DER) зростав і з 2017 р., перебільшував верхнє допустиме значення – 0,5, що негативно характеризує структуру капіталу - зобов'язання підприємства більші за власний капітал. Наприкінці періоду значення показника на рівні 1,39.

Розрахунок значення індексу сплати платежів до бюджету (TIE) не можливий, оскільки підприємство не здійснювало платежів до бюджету.

Значення коефіцієнта оборотності надходжень (RT) за розглянутий період значно коливалось на початку періоду воно мало дуже високе значення, але поступово зменшувалось і у 2017 р.р. було менше за нижнє допустиме значення 7. У 2018 р. значення показника збільшилося і знаходиться на високому рівні 17,7, що позитивно характеризує ресурсовіддачу підприємства.

Показник ймовірності банкрутства (Z-показник) дозволяє оцінити фінансове положення підприємства по статистичному критерію, що використовується в США. Цей показник також характеризує економічний потенціал підприємства та результати його роботи за обраний період. За період 2017-2019р. значення показника зменшувалось і знаходилося у діапазоні "Висока ймовірність банкрутства" (нижче 1,81), що негативно характеризує діяльність підприємства.

Показники ліквідності відображують здатність підприємства швидко розраховуватись по короткостроковим зобов'язанням.

Рівень коефіцієнту поточної ліквідності (CR) за розглянутий період знаходився на низькому рівні, який не відповідав нижньому допустимому значенню 3,0, що негативно характеризує поточну ліквідність. Значення показника зменшувалось з 2016 р. по 2019 р. з 0,82 до 0,24. Таким чином динаміка зміни показника є негативною.

Значення коефіцієнту "критичної оцінки" (QR) на протязі періоду 2017-2019 р.р. було на низькому рівні, що не досягало нижнього

допустимого значення 1. Наприкінці періоду у 2019 р. значення знаходилося на рівні 0,03, що негативно характеризує здатність підприємства сплачувати по короткостроковим зобов'язанням без врахування вартості запасів.

Чистий оборотний капітал розраховується як різниця між поточними активами та поточними зобов'язаннями. Показник чистого оборотного капіталу за період 2017-2019 р.р. мав від'ємне значення і зменшувався. Отже, поточні зобов'язання перевищували поточні активи. Наприкінці періоду у 2018 р. значення показника склало – 196,03 тис. грн. у приведених цінах.

При аналізі показників фінансового стану підприємства слід враховувати, що незмінні критерії можливих рівнів значень окремих показників при сучасному стані української економіки не можуть бути наведені. Тому встановлені критичні значення показників не слід вважати безумовними критеріями. При сучасному негативному стані української економіки фахівці вважають задовільними показники, що наближаються до встановлених рівнів, або хоча б мають стабільний рівень або тенденцію до збільшення.

За результатами аналізу ТОВ «Вікторія-Авто» встановлено, що за розглянутий період підприємство працювало збитково. Більшість показників рентабельності не можуть бути визначені. Значення коефіцієнту оборотності товарно-матеріальних запасів наприкінці періоду є негативним. Тому виробнича діяльність підприємства оцінюється негативно.

Деякі показники платоспроможності мають позитивні значення. Це показники "Сума зобов'язань/Сума активів (DAR)", що характеризує незалежність від зовнішніх джерел фінансування, коефіцієнт оборотності надходжень (RT). Однак ймовірність банкрутства та структура капіталу оцінюються незадовільно.

Значення та тенденція показників поточної ліквідності та



критичної оцінки можуть бути оцінені як негативні, бо вони знаходяться на дуже низькому рівні. Значення показника чистого оборотного капіталу зменшувалось і є негативним. Таким чином, фінансовий стан підприємства можна охарактеризувати, як нестабільний. Підприємству потрібно вжити негайних заходів до оздоровлення діяльності та покращення показників фінансового стану.

## РОЗДІЛ 3

### СТРАТЕГІЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

#### 3.1. Визначення резервів розвитку підприємства

Перевезення вантажу або пасажирів потребують чіткої організації і контролю. Для того щоб організувати і контролювати потрібно визначити основні напрямки розвитку діяльності і визначити які фактори впливають на нормальне функціонування підприємства. Для початку потрібно зробити аналіз факторів, які впливають на організацію і контроль міжнародних перевезень. Відомо, що найголовнішим фактором являється собівартість транспортних послуг.

Собівартість це вартість продукції включаючи усі витрати пов'язані з її виробленням. ТОВ “Вікторія-Авто” ніякої продукції не виробляє, а тільки надає послуги, які пов'язані з перевезенням вантажу, а керівництво підприємства аналізують собівартість послуг. Як з'ясувалося у цьому випадку собівартість відіграє важливу роль і являється головним показником, за допомогою якого характеризується багато факторів, а саме ефективність роботи підприємства.

Зрозуміло, що головним показником, який впливає на ефективність являється повнота використання і зайнятості транспортного засобу. Собівартість могла бути високою або низькою. Високою вона могла бути якщо: автомобілі багато часу перебували у простої, або робили пусті рейси, або були мало завантажені, звідси виходить один висновок якщо собівартість послуг висока, то й результати не будуть радувати керівників.

Щоб визначити собівартість на 1 т/км потрібно суму витрат, пов'язаних з наданням транспортних послуг і утримання їх, і відняти вартість відпрацьованих матеріалів, до яких можна віднести ПСМ,

автопокришки. Але якщо економніше використовувати засоби на утримання і експлуатацію автомобілів можна знижувати собівартість.

Собівартість залежить від змінних витрат, а змінні витрати у свою чергу, від динаміки вантажообороту. Змінні витрати включають в себе: заробітну плату працівників-шоферів і вищої ланки керівництва. Шофери працюють на відрядній формі оплати праці, вартість нафтопродуктів, знос автопокришок, амортизацію автомобілів, вона нараховується від залишкової вартості по нормам, а також витрати на ремонт машин. Якщо збільшується об'єм вантажообороту, то сума цих витрат зростає.

Окрім змінних витрат існують і постійні витрати. Вони не залежать від змін об'єму виробництва або виконання робіт, але існує одна умова якщо не змінюється виробнича потужність підприємства, так як розглядаємо ТОВ "Вікторія-Авто", то кількість машин повинна бути незмінною, а також кількість ремонтної майстерні і площа гаражу. Якщо ж ці показники змінюються то й змінюються постійні витрати. Але існують інші причини змін постійних витрат: інфляційних процесів, суми амортизації, процентів за кредит і т.і.

ТОВ "Вікторія-Авто" проводило оцінку змін собівартості за рахунок суми постійних і змінних витрат і об'єму вантажообороту. Для цього воно провело ряд розрахунків (за допомогою ланцюгових підстановок). Використовуючи данні табл. 3.1 можна зробити повторний розрахунок залежності собівартості послуг від об'єму перевезень.

Розрахунок проводився на один автомобіль щоб на собівартість не впливала потужність і відповідно на річне вироблення одного автомобіля. Отже, собівартість планову розрахувати так:

$$C/спл = (Зп.пл/Всер.пл) + Ззм ; C/спл. = 17860/250,000 + 0,1 = 17,14 коп.$$

де: Зп.пл – постійні витрати за рік

Всер.пл. – середнє вироблення автомобіля, т/км.

Ззм – змінні витрати

### Залежність собівартості послуг від об'єму перевезень

Основні показники	Показники 2019 р.		Зміни	
	планові	фактичні	абсолют.	відносні, у %
1. Витрати усього, тис. грн.	300	185,1	114,9	61,7
2. Кількість авт., шт.	7	5	-2	71,4
3. Постійні витрати за рік, тис. грн.	125	25,6	-1,3	99,0
в т.ч. на один автомобіль	17,86	24,74	+6,88	138,5
4. Перемінні витрати на 1 т/км, рік.	0,10	0,15	+0,05	150,0
5. Об'єм вантажообороту, тис. т/км.	1750	409,2	-1340,8	23,4
6. Середньорічне вироблення автомобіля, т/км.	250000	81840	-16816	32,7

Далі розраховали собівартість умовну:

$$C/C \text{ ум.1} = Зп.пл./Всер.ф.+Ззм; C/C \text{ ум.1} = 17860/81840+0,1 = 31,82 \text{ коп.}$$

$$C/C \text{ ум.2} = Зп.ф./Всер.ф + Ззм; C/C \text{ ум.2} = 24740/81840+0,1 = 40,23 \text{ коп.}$$

де: В сер.ф – середнє вироблення фактичне автомобіля.

Зп.ф. – витрати постійні фактичні.

Отже собівартість фактичну розраховали:

$C/сф. = Зп.ф./Всер.ф.+Ззф; C/сф. = 24740/81840+0,15=45,23$  коп.

де Зп.ф. – витрати фактичні

Отже  $C/сф$  1 т/км вище планової на 28,09 коп/км.

Тому що вивчаємим підприємство є “Вікторія-Авто”, то його елементами витрат є:

- витрати на оплату праці;
- амортизаційні відрахування від вартості основних фондів;
- матеріальні витрати;
- інші витрати.

Щоб переконатися у тому, що транспортні перевезення є працемісткими, приведемо як приклад аналізу витрат автоперевезень, за допомогою табл. 3.2.

З таблиці 3.2 видно, що витрати, пов'язані з оплатою праці склали 25,16%, а у 2019 році ці витрати збільшились на 6,4%, і склали 32,01%. Доля амортизаційних відрахувань склали за два роки відповідно 33,14% і 31,28%. Доля матеріальних витрат склали 22,83% у 2018 р., а у 2019 р. вона знизилась на 3,58% і склали 19,25%. Що стосується матеріальних витрат то витрати на ПСМ, то їх витрачання напряду залежить від кількості перевезень. Але з таблиці 8 видно, що об'єм перевезень знизився, а отже витрати на ПММ знизилися на 5,75%. Окрім вище названих показників, які змінилися є ще командировочні витрати, які теж знизилися на 2,06%, а також платежі та збори 0,86%. З цього видно що витрати по підприємству загалом зменшилися завдяки зменшенню зборів і платежів, матеріальних витрат і витрат на ПММ.

Як відомо, що на собівартість впливає багато факторів: середньорічне вироблення автомобіля, оплата праці, амортизація, витрати на нафтопродукти.

За допомогою даних отриманих у ТОВ “Вікторія-Авто”, можна визначити вплив факторів на собівартість.

## Аналіз витрат автоперевезень за 2018-2019 рр.

Найменування елементів і статей затрат	За минулий рік		За звітний рік		Зміна	
	Сума, грн.	Питома вага, %	Сума, грн.	Питома вага, %	Сума, грн.	Питома вага, %
1	2	3	4	5	6	7
1. Витрати на оплату праці, усього:	72192	25,61	59254	32,01	-12938	+6,4
1.1. Нарахована з/п	52845	18,75	43731	23,62	-9114	+4,87
1.2. Відрахуван. на соціальне страхування.	2067	0,73	1670	0,90	-397	+0,17
1.3. Відрахуван. у п.ф.	16498	5,85	13232	7,15	-3266	+1,30
1.4. Відрахуван. у фонд безробіття	782	0,28	6021	0,34	-161	+0,06
2. Амортизація, усього.	93431	33,14	57891	31,28	-35540	-1,86
2.1. Амортизац. основних фондів	35921	12,75	29398	15,89	-6533	+3,14
2.2. Амортизац. орендних фондів	57500	20,39	28493	15,39	-29007	-5,0
3. Матеріальні витрати, усього:	64352	22,83	35639	19,25	-28713	-3,58
3.1. Електроенергія	12766	4,53	11182	6,04	-1584	+1,51
3.2. ПММ	46093	16,35	19627	10,60	-26366	-5,75
3.3. Котельно-печн. топ.	213	0,08	522	0,28	+309	+0,2
3.4. Запчастини до автомобілів	1205	0,43	1445	0,78	+240	+0,35
3.5. Канцтовари	3132	1,11	1874	1,01	-1258	-0,1
3.6. Будівельні і інші матеріали	943	0,33	989	0,54	+46	+0,21
4. Інші витрати, усього:	51930	18,42	32322	17,46	-19608	-0,96
4.1. Командировачні витрати	30714	10,89	16349	8,83	-14365	-2,06
4.2. Оплата послуг	6534	2,32	7918	4,28	+1384	+1,96
4.3. Платежі і збори	14682	5,21	8050	4,35	-6627	-0,86
Усього витрат:	281905	100	185106	100	-96799	0

Фактори впливу на собівартість:

- кількість відпрацьованих днів на одній машині, т/км;
- довготривалість робочого дня за годину;
- коефіцієнт використання робочого часу;
- середня швидкість руху, км;
- коефіцієнт використання пробігу;
- середня вантажопідйомність машини;
- коефіцієнт використання вантажопідйомності.

Розрахунок впливу факторів на собівартість 1 т/км пробігу проводиться по формулам:

$$\begin{aligned}\Delta C_d &= \Delta C_{гв} / \Delta ГВ_{общ} * \Delta ГВ_d \\ &= 14,68 * (-93535) / (-168160) = 8,16 \text{ коп.}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\Delta C_{кр} &= \Delta C_{гв} / \Delta ГВ_{общ} * \Delta ГВ_{кр} \\ &= 14,68 * (-2388) / (-168160) = 0,21 \text{ коп.}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\Delta C_{ск} &= \Delta C_{гв} / \Delta ГВ_{общ} * \Delta ГВ_{ск} \\ &= 14,68 * (-59061) / (-168160) = 5,16 \text{ коп.}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\Delta C_{кп} &= \Delta C_{гв} / \Delta ГВ_{общ} * \Delta ГВ_{кп} \\ &= 14,68 * (-246) / (-168160) = 0,02 \text{ коп.}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\Delta C_t &= \Delta C_{гв} / \Delta ГВ_{общ} * \Delta ГВ_t \\ &= 14,68 * (-11747) / (-168160) = 1,03 \text{ коп.}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\Delta C_{кгр} &= \Delta C_{гв} / \Delta ГВ_{общ} * \Delta ГВ_{кгр} = \\ &14,68 * (-1183) / (-168160) = 0,10 \text{ коп.}\end{aligned}$$

$$\Delta C = 8,16 + 0,21 + 5,16 + 0,02 + 1,03 + 0,10 = 14,68$$

Видно, що всі фактори несуть додатній вплив на рівень собівартості 1 т/км пробігу. Найбільший вплив сприяючий на ріст собівартості 1 т/км поверх планові і внутрішні простой 55,6%  $((8,16/14,68)*100)$  і зниження технічної швидкості руху 33,1%  $((5,16/14,68)*100)$ .

Таблиця 3.3.

**Аналіз собівартості послуг автотранспорту в розрізі статей витрат**

Найменування статей витрат	Витрати на 1 т/км, коп.		
	План	Факт.	Откл.
1. Заробітна плата	0,85	3,39	+2,54
2. Відрахування на соціальні заходи	0,32	1,27	+0,95
3. Нафтопродукти	5,91	10,03	+4,12
4. Роботи и послуги	1,14	1,36	+0,22
5. Витрати на утримання основних засобів:			
Амортизація	3,26	5,03	+1,77
Ремонт	2,02	5,48	3,46
6. Витрати на управління і організацію виробництва	3,64	18,67	+15,03
Усього:	17,14	45,23	+28,09

Як показують дані таблиці 3.3, перевитрата коштів на 1 т/ км має місце по всіх статтях витрат. Особливо допущені великі перевитрати нафтопродуктів і витрат на управління і організацію виробництва при скороченні кількості машин і зниженню їх річного вироблення.

При вивченні причин перевитрат потрібно мати на увазі, що сума витрат з оплати тпраці на 1 т/км залежить від трудоємкості робіт (кількості чоловіко-годин на 1 т/км) і рівня оплати праці за 1 чол.-г., а сума зарплати у розрахунку на одну машину – й ще і від річного вироблення автомобіля. Розрахунок впливу названих факторів приведено способом абсолютних різниць (табл. 3.4).

Таким чином зміни у заробітній платі пройшли в основному із-за росту трудоємкості перевезень.



Таблиця 3.4

## Аналіз витрат з оплати праці на 1 т/км

Найменування показників	План	Факт	Відхилення
1. Витрати праці на 100 т/км, чол-год.	0,85	2,97	+2,12
2. Рівень оплати праці на 1 чол-год., коп.	100	114	+14
3. Сума зарплати на 1 т/км, коп.	0,85	3,39	+2,54
Найменування факторів	Розрахунок впливу фактору		Сума, коп.
1. Зміна трудоемкості	(2,970,85)*100/100		2,12
2. Зміна рівня оплати праці	(114100)*2,97/100		0,42

Сума витрат по статі «Нафтопродукти» в розрахунку на одну машину залежить від пробігу машини, норми расходу на 100 км пробігу і середньої вартості 1 кг нафтопродуктів, а у розрахунку на 1 т/км - й ще і від коефіцієнту використання пробігу і середньої завантаженості машин. Факторну модель цього показника можна записати так:

$$Z_{т/км} = \frac{\text{Кількість\_нафтопродуктів} * \text{вартість\_1 кг}}{\text{Об'єм\_вантажобігу}} = \frac{\text{Норма\_витрат\_на\_1км} * \text{Загальний\_пробіг} * \text{Вартість\_1 кг}}{\text{Загальний\_пробіг} * \text{Коефіцієнт\_використання\_пробіг} * \text{Середня\_завантаженість\_машини, т}} = \frac{\text{Норма\_витрат\_на\_1км} * \text{Вартість\_1 кг}}{\text{Коефіцієнт\_використання\_пробіг} * \text{Середня\_завантаженість\_машини, т}}$$

Дані розрахунку впливу розглянутих факторів приведені в табл.3.5.

Таким чином, перевитрати з нафтопродуктів пройшов за рахунок збільшення по усіх чотирьох факторам.

Сума амортизації у розрахунку на одну машину залежить від балансової вартості машин, їх пробігу і норм амортизації, а у розрахунку

на 1 т/км – й ще і від річного вироблення. Розрахунок впливу цих факторів можна зробити способом ланцюгових підстановок.

Таблиця 3.5

### Аналіз витрат нафтопродуктів

Показники	Сума витрат на 1т/км, коп.	Фактори			
		Середні витрати бензину на 1км,кг.	Ціна 1кг, коп.	Коефіцієнт використання пробігу	Середня завантаженність машини, т.
План	5,91	0,31	185	0,77	12,6
Посл. 1	8,01	0,42	185	0,77	12,6
Посл. 2	8,66	0,42	200	0,77	12,6
Посл. 3	8,68	0,42	200	0,768	12,6
Факт.	10,03	0,42	200	0,768	10,9
Відхилення	+4,12	+2,1	+0,65	+0,02	+1,35

Витрати на ремонт машин, управління і організацію виробництва за своїм складом є комплексними статтями. Тому у процесі аналізу необхідно вивчити склад витрат та з'ясувати конкретні причини перевитрат коштів за кожним елементом, що дозволить знайти резерви скорочення витрат на утримання та експлуатацію машин.

Наприкінці аналізу необхідно підрахувати резерви зниження собівартості 1 т/км за рахунок збільшення об'єму вантажообороту, скорочення витрат на утримання машин :

$$P_c = \frac{3\phi - P_3 + D_3}{V\phi + P \uparrow V} - \frac{3\phi}{V\phi} = C_B - C_\phi,$$

де:  $P_c$  – резерв зниження собівартості 1 т/км;

$P_V$  – резерв збільшення об'єму вантажообороту, т/км;

$C_v$  и  $C_f$  – відповідно можливий і фактичний рівень собівартості 1 т/км.

Щоб визначити резерв скорочення витрат на утримання і експлуатацію вантажного автотранспорту, потрібно детально проаналізувати витрати з кожної статті і причини їх зміни. Якщо перевитрати виникли з вини підприємства і може бути ліквідовані силами колективу шляхом проведення заходів, то його можна віднести до резервів зниження собівартості.

В нашому прикладі перевитрати средств на нафтопродукти і ремонт техніки з вини підприємства складає 31,0 тис. грн.

Цю суму можна вважати використаним резервом зниження собівартості послуг вантажного автотранспорту.

Інші витрати підраховують окремо по кожному джерелу резервів збільшення об'єму вантажообороту, так як для освоєння різних резервів потребуються неодинакові витрати. Щоб освоїти резерви збільшення об'єму вантажообороту у зв'язку кількісним ростом автопарку, необхідно збільшення витрат з усіх статей, за винятком расходів по управленню і організації виробництва.

За рахунок збільшення чисельності машин об'єм вантажообороту збільшується на 1547,8 тис. т/км, що потребує допоміжних витрат на суму 232,2 тис.грн.

Збільшення об'єму вантажообороту за рахунок скорочення целодобових і внутрізміних простоїв машин вивозе допоміжний об'єм рабiт, збільшується розхід нафтопродуктів, сума амортизації на допоміжний пробіг і витрати на ремонт машин і заміну автопокришок. Для освоєння цих резервів потрібно буде допоміжні витрати в сумі 53,5 тис. грн.

При освоєнні резервів збільшення об'єму вантажообороту за

рахунок збільшення швидкості руху, середньої завантаженості машин, скорочення холостих пробігів збільшаться тільки витрати з оплати праці і декого збільшення розходу нафтопродуктів. В нашому прикладі сума даних витрат зростає на 78,2 тис. грн.

Загальна сума допоміжних витрат складає 363,9 тис.грн. На основі цих даних визначаємо резерв зниження собівартості 1т/ км:

$$P_c = \frac{(185,1 + 363,9 - 31) * 100}{409,2 + 1547,8} - 45,23 = \frac{51800000}{1957000} - 45,23 = 18,76(\text{КОП})$$

Таким чином, найбільш повне використання вантажного автотранспорту і економічне використання паливно-смазних матеріалів дозволить знизити собівартість тонно-кілометра на 18,76 коп., або на 41,5%, що буде сприяти скороченню витрат на виробництво основною продукції і поліпшенню фінансових результатів діяльності підприємства.

Отже після проведеного аналізу можна зробити такий висновок, що для удосконалення організації міжнародних перевезень потрібно:

- організувати діяльність підприємства;
- виявляти причини ненормального функціонування його;
- знижувати собівартість транспортних послуг, а саме: зниження витрат за рахунок використання більшої кількості автомобілів; збільшення експортно-імпортних операцій з використанням автомобілів РЕНО-385; придбання автомобілів РЕНО-385; удосконалення системи пошуку нових споживачів і зацікавлених у цій діяльності співробітників;
- пошук нових постачальників паливно-смазних матеріалів;
- пошук нових ідей для поліпшення підприємства;
- розширення масштабів діяльності.

### 3.2. Обґрунтування програми розвитку підприємства

ТОВ “Вікторія-Авто”, як зазначалося має на своєму балансі 5 своїх автомобілів і 3 орендованих. Витрати, пов’язані з їх утриманням впливають головним чином на результат діяльності фірми. Можна провести аналіз двох автомобілів, наприклад, РЕНО-385 і КаМаз-5410, за допомогою такого аналізу можна визначити доцільність зміни структури рухомого складу, тобто підприємству потрібно залишити автомобілі у такій кількості і проводити свою діяльність такого ж масштабу чи потрібно вибрати автомобіль витрати, якого, пов’язані з перевезенням, будуть нижчі, збільшувати кількість автомобілів і розширювати масштаби.

За допомогою даних приведених у таблиці 3.6 проведемо порівняльну характеристику.

Розглянута таблиця 3.6 показує, що перші три показники однакові. Вантажопід’ємність більша у РЕНО-385 на 5 тонн, що свідчить про менші витрати. Кількість поїздок з вантажем переважає у КаМаз, це свідчить про те, що РЕНО-385 може скоріше перевести вантаж на 17 поїздок і з цього слідує, що витрати скорочуються.

Витрати усього на перевезення у РЕНО-385 менші на 9178 грн. Рентабельність краща у РЕНО-385 і становить 4000 грн., ПДВ також у РЕНО-385 нижчий на 2019 грн. Прибуток становить у КаМаз 64915 грн. У РЕНО-385 52800. Собівартість на 1 т/км. перевезень краща у РЕНО-385-10,66, що на 2,39 коп. нижча ніж у КаМаз. Отже, проаналізувавши, можна сказати, що більшість показників у РЕНО-385 кращі і утримання автомобіля РЕНО-385 є вигіднішим завдяки нижчим витратам.

Порівняльну характеристику можна провести також за допомогою аналізу експлуатаційних витрат на автомобілях РЕНО-385 і КаМаз.

Таблиця 3.6

## Порівняльна характеристика 2-х марок рухомого складу

Назва показників	Показники		Відхилення	
	КамАЗ 5410	РЕНО- 385	Абсо- лютні	Відносні
1. Об'єм перевезень, км	1000	1000	-	-
2. Відстань перевезень, км	500	500	-	-
3. Відстань перевезень з вантажем	375	375	-	-
4. Вантажопід'ємність 1/м, т	15	20	5	33,3
5. Кількість поїздок з вантажем	67	50	-17	-25,4
6. Експлуатац. витрати на 1 поїздку	734	800	+66	+9,0
в т.ч. – амортизація автомобіля	61	-	-61	-100
- оренда автомобіля	-	150	+150	-100
- витрати ПММ	382	306	-76	-19,9
- знос автопокришок	39	75	+36	+92,3
- командировочні витрати	54	54	-	-
- шляхова документація	2	1	-1	-50
- заробітна плата	54	59	+5	+9,3
- нарахування на з/пл.	20	22	+2	+10
- накладні витрати	122	133	+11	+9,0
7. Усього витрати на перевезення, грн.	49178	40000	-9178	18,7
8. Прибуток (10%), грн. (рентабельність)	4918	4000	-918	18,7
9. ПДВ (20%), грн.	10819	8800	-2019	18,7
10. Дохід від перевезень, грн.	64915	52800	-12115	18,7
11. Собівартість 1км. пробігу, грн.	1,47	1,6	+0,13	8,8
12. Дохідна ставка 1 км пробігу, грн.	1,94	2,11	+0,17	8,8
13. Собівартість 1 т/км перевезень, коп.	13,05	10,66	-2,39	-18,3

Таким чином, перевезення вантажів на відстань 500 км на автомашині РЕНО-385 більш доцільна, так як витрати на 1 т/км на автомобілі РЕНО-385 нижче на 3,00 копійки або на 26% по порівнянню з перевезеннями того з/д вантажу на автомашині КамАЗ-5410.

На собівартість перевезень, а стало і тарифів на автопослуги, в значній мірі впливають при інших умовах відстань перевезень.

Не дивлячись на то що витрати із збільшенням відстані зростають порівняно з 800 км відповідно на 1000 км або на 21%, 1200км на 44,5%, 1400км – на 65,8%, 1600км. – на 86,8%, тарифи на 1км пробігу відповідно знижуються на 2,8%, 3,5%, 4,9% і 6,3%. Отже підприємству вигідно перевозити вантажі на великі відстані.

Не дивлячись на те, що експлуатаційні витрати при перевезенні вантажів на автомобілі РЕНО-385 зростають по мірі збільшення дальності перевезень по порівнянню з 800-кілометровим пробігом при 1000км – на 23,2%, при 1200 км – на 48%, при 1400км – на 71% і 1600км – на 92,4%, тарифи на 1км пробігу знизилися відповідно на 1,0%, 1,9%, 2,4% і 2,9%.

Таким чином, із збільшенням відстані пробігу тарифу на перевезення знижуються як на автомобілях РЕНО-385, так і на КаМАЗах.

Перевезення вантажів у міжнародному напрямку потребують допоміжних витрат, отже тарифи на автоперевезення збільшуються, про що свідчать дані таблиці. Отже, середня вартість 1км пробігу в міжнародному сполученні складають 4,15 грн. або 0,76\$.

Підприємство “Вікторія-Авто” пропонує експедиторські послуги. Воно надає такі послуги, як на території України так і за її межами.

Організуючи такі послуги, а саме перевезення вантажів автомобільним транспортом, підприємство намагається ефективно і активно проводити таку діяльність. Підприємство “Вікторія-Авто”

удосконалює постійно організацію міжнародних перевезень. Це видно з заходів, які проводяться: аналіз зовнішньої і внутрішньої діяльності підприємства, виявлення причин ненормального його функціонування, зниження собівартості і підвищення прибутку, за допомогою різних факторів і показників, удосконалення систем пошуку нових клієнтів і головний захід – удосконалення систем стратегічного плану і управління.

"На думку керівників підприємства поведінка організації на зовнішньому ринку значною мірою визначається внутрішніми її можливостями і перспективами розвитку при досягнутому рівні стратегічного плану і систем стратегічного управління підприємства. На підприємстві було визначено 6 етапів поведінки організації на зовнішньому ринку:

- всебічний аналіз стану і розвитку зовнішньоекономічної діяльності;
- аналіз очікуваних змін у кон'юктурі зовнішнього ринку;
- аналіз можливостей на зовнішньому ринку з урахуванням прогностичних змін;
- аналіз зовнішньої і внутрішньої бюджетно-податкової політики і впливи змін у ній на умови діяльності організації;
- аналіз тенденцій розвитку світової економіки, стан і тенденції розвитку світового ринку, включаючи ринок кредиту;
- розробка довгострокової стратегії зовнішньоекономічної діяльності з урахуванням існуючого і прогностичного стану на зовнішніх ринках, а також можливостей і очікуваних змін в умовах функціонування підприємства" [29, С. 29].

Але існують деякі перешкоди, щоб впровадити ці 6 стратегій у життя, тому що в сучасних умовах організації не володіють необхідною для ефективного стратегічного планування інформацією ні про себе, ні



тим більше про зовнішнє оточення і перспективи змін у ньому.

Керівництво підприємства вирішило переглянути стратегії функціонування і визначити нову стратегію розвитку підприємства. Для початку вони переглянули:

- місію і цілі організації;
- аналіз зовнішньоекономічного середовища: (макроекономічний аналіз, аналіз соціально-політичного середовища, виробничого середовища, технічного);
- аналіз сильних і слабких сторін організації;
- аналіз альтернатив і вибір стратегії.

Вибір стратегії для ТОВ “Вікторія-Авто” виявився нелегким завданням. Різноманітність стратегій примусило керівництво переглянути їх і вибрати найкращу. З придлжених базових стратегій: корпоративна, ділова, функціональна, операційна, стратегія обмеженого росту, стратегія росту. Було вибрано одну комбіновану стратегію росту і стратегію функціональну. Стратегія росту пропонує розширення масштабів діяльності, тобто збільшення кількості автомобілів.

Окрім розробки стратегії керівництво вирішило розробити програму розвитку підприємства. За основу було взято збільшення кількості рухомого складу, це стосувалося, як РЕНО-385, так і усіх вітчизняних марок.

Отже продивившись програму можна сказати, що підприємству “Вікторія-Авто” потрібно збільшувати кількість автомобілів, як вітчизняні, так і орендовані і кількість орендованих повинна збільшуватися більшими темпами, так , як прибуток від перевезень збільшується а витрати менші чим при використанні вітчизняних у міжнародних і у внутрішніх перевезеннях, А також впливає, що кількість рейсів зменшується при використанні орендованих автомобілів.

**Програма розвитку підприємства  
ТОВ «Вікторія-Авто» на 2019-2022 рр.**

Показники	Роки			
	2019	2020	2021	2022
1. Кількість автомобілів, шт.:				
- власні	5	7	9	11
- орендовані	3	8	12	18
2. Об'єм перевезень т/км.				
- внутрі	9000	21700	29700	40150
- міжнародні	3600	11840	21000	34200
3. Прибуток від перевезень				
- внутрішніх	3865	6405	13725	18502
- міжнародних	1911	8864	35604	57960

**3.3. Розрахунок ефективності підвищення конкурентоспроможності підприємства**

Як видно зі зробленого аналізу виробничої діяльності підприємства, його конкурентоздатність у 2019 році знизилася, в основному через подорожчання вартості перевезень. Щоб поліпшити фінансовий стан підприємства необхідно оновити рухомий склад підприємства, придбавши більш конкурентоздатні автомобілі. Але тому що засобів у підприємства на такий захід не мається, то підприємству необхідно взяти автомобілі «Рено-385» у лізинг. По українському законодавству лізинг підрозділяється на дві основні групи: оперативний і фінансовий.

Оперативний лізинг – це фактично оренда. Він дуже схожий на прокат, коли річ ніколи не стає власністю того, хто неї одержує. Ця

форма лізингу більш характерна для колишніх у вживанні речей, що уже як би відробили велику частину своєї вартості. Однак оперативний лізинг може бути запропонований і у формі псевдофінансового, тобто лізингодавач пропонує клієнту фінансування. Це саме стосується передачі в оперативний лізинг нових автомобілів. У такому випадку договір складається так, що клієнт не може, покористувавшись машиною, повернути її лізингодателю, що вклав у неї гроші, щоб потім їх одержати, і одержати з прибутком.

Оперативний лізинг – угода зручна і вигідна. Для лізингоотримувача – тому що в платежі включена страховка, до того ж він може включити в собі платежі по витратам. Для лізингодавача – тому що він не повинний контролювати, чи страхує клієнт автомобілі, але головне – він захищений законодавчо.

При передачі нового автомобіля в оперативний лізинг договір складається так, що після 3-4-х років оренди клієнт може викупити його у власність по заздалегідь обговореній досить низькій ціні. Це теж вигідно клієнту.

Вигідність одержання в лізинг автомобіля «Рено-385» ТОВ «Вікторія-Авто» можна простежити на прикладі перевезення склотари. Херсонський завод склотари уклав з АТП договір на перевезення своєї продукції до Росії.

Розглянемо два варіанти перевезення трилітрових сулій, що мають параметри  $0,14 \times 0,14 \times 0,24$ . Отже, об'єм однієї банки дорівнює:

$$V = 0,14 \times 0,14 \times 0,24 = 0,0047 \text{ м}^3$$

Якщо перевозити продукцію автомобілем КамАЗ 5410 із причепом МАЗ (відрядний тягач, що має обсяг  $62 \text{ м}^3$ ), то за один рейс можна перевезти:

$$N_1 = 62 : 0,0047 = 13191 \text{ шт.}$$

Якщо перевозити продукцію автомобілем «Рено-385» із причепом «Шмітс», що мають загальну ємність  $92 \text{ м}^3$ , то одночасно можна

перевезти:

$$N_2 = 92:0,0047 = 19574 \text{ шт.}$$

Тому що вартість 1 км пробігу складає: для КамАЗа 5410 – 1,56 грн, для «Рено-385» – 2 грн, те вартість перевезення одиниці продукції складе на автомобілях:

$$C_{\text{КамАЗ}} = 1,83 \times 1200 : 13191 = 16,65 \text{ коп.}$$

$$C_{\text{Рено}} = 2,04 \times 1200 : 19574 = 12,51 \text{ коп.}$$

Усі зроблені розрахунки зводимо в табл. 3.8

Таблиця 3.8

### Визначення конкурентоздатності різними автомашинами

Найменування показників	Модель машини		Змінення	
	КамАЗ-5410 з причепом МАЗ	Рено-385 з причепом Шмітс	абсо- лютні	від- нос- ні
1. Загальний об'єм рухомих засобів, м <sup>3</sup>	62	92	30	48,4
2. Середній об'єм одиниці перевозимого вантажу, м <sup>3</sup>	0,0047	0,0047	-	-
3. Кількість перевозимих вантажів, шт. (стр.1 : стр.2)	13191	19574	6383	48,4
4. Вартість 1 км пробігу, грн	1,83	2,04	0,21	11,5
5. Загальний пробіг, км	1200	1200	-	-
6. Загальна вартість пробігу, грн (стр. 4 × стр.6)	2196	2448	252	11,5
7. Вартість перевезення одиниці продукції, коп (стр.6 : стр.3)×100	16,65	12,26	- 4,14	24,9

Таким чином, зниження вартості перевезень одиниці продукції на 24,9% дає можливість підприємству вибрати для перевезень своєї продукції автомобіль «Рено-385» не дивлячись на те, що вартість одного

кілометра пробігу на цій автомашині більше на 11,5%, чим на КаМАЗі – 5410.

Тому що у підприємства немає власних засобів для придбання в лізинг автомобіля Рено-385, то воно може взяти кредит. Доцільно взяти кредит терміном на один рік, за цей період виплачується найменша поточна сума виплат відсотків.

Як видно з приведених розрахунків, якщо підприємство здобуває два автомобілі Рено-385, то витрати на їхнє придбання, кредитні платежі в сумі 91,3 тис. грн. і лізингові платежі в сумі 87,3 тис. грн. окупляться за 1,5 року, а АТП наприкінці третього року, терміну закінчення договору лізингу, дістане прибуток у розмірі:

$$\Delta \text{Пр} = -39,7 + 54,7 + 57,5 = 72,5 \text{ тис. грн.}$$

Якщо підприємство здобуває п'ять автомобілів Рено-385, то витрати на їхнє придбання, кредитні платежі в сумі 228,17 тис. грн. і лізингові платежі в сумі 118,49 тис. грн. окупляться за 1,5 року, а АТП наприкінці третього року, терміну закінчення договору лізингу, дістане прибуток у розмірі:

$$\Delta \text{Пр} = -201,9 + 113,8 + 147,6 = 79,5 \text{ тис. грн.}$$

Якщо підприємство здобуває сім автомобілів Рено-385, то витрати на їхнє придбання, кредитні платежі в сумі 319,43 тис. грн. і лізингові платежі в сумі 200 тис. грн. окупляться за 1,5 року, а АТП наприкінці третього року, терміну закінчення договору лізингу, дістане прибуток у розмірі:

$$\Delta \text{Пр} = -283,36 + 152,64 + 240,25 = 109,53 \text{ тис. грн.}$$

Наприкінці третього року вартість лізингових платежів буде і машини перейдуть у власність автотранспортного підприємства.

Наявність переваг по входженню в транспортну систему України та використання більшої кількості автомобілів надасть можливість розвитку ТОВ “Вікторія-Авто”.

## ВИСНОВОКИ

За останні десятиліття посилення конкуренції відзначене фактично в усьому світі. Ще не дуже давно вона була відсутня в багатьох країнах і галузях. Ринки були захищені і домінуючі позиції на них були чітко визначені. І навіть там, де існувало суперництво, воно не було настільки запеклим. Ріст конкуренції стримувався безпосередньо втручанням уряду.

В даний час можна назвати далеко не всі області економіки України, що сьогодні в стані протистояти впливу конкуренції і ринку. Жодна країна і жодна фірма не можуть дозволити собі ігнорувати необхідність конкуренції. Вони повинні постаратися й опанувати мистецтвом конкурентної боротьби.

Економічна воля – головна визначальна умова ринкової економіки. На основі волі і бажання дістати прибуток з'являється безліч суб'єктів ринкових відносин, у результаті чого виникає конкуренція на ринку товарів і послуг, праці, капіталу, між підприємствами, галузями, територіями і державами. Конкуренція є цивілізованою формою боротьби за існування, головним засобом підвищення ефективності виробництва й у цілому всієї економічної системи, а також можливим стимулом прогресу.

Проблема підвищення конкурентноздатності українських товарів і послуг займає одне з центральних місць у діяльності підприємств. Особливо вона стає гострою у відношенні транспортних послуг, тому що на ринку цих послуг маються різні види транспорту: автомобільний, залізничний, водяний і повітряний. Автомобільний транспорт є більш універсальним, що має ряд переваг.

Одне з основних переваг автомобільного транспорту – висока маневреність. За допомогою автомобільного транспорту вантаж може доставлятися «від дверей до дверей» з необхідним ступенем терміновості.

Цей вид транспорту забезпечує регулярність постачання й у порівнянні з іншими видами транспорту пред'являє менш тверді вимоги до упакування. Основними недоліками автомобільного транспорту є порівняно висока собівартість перевантажень, плата за які звичайно стягується по максимальній вантажопідйомності автомобіля. До інших недоліків цього виду транспорту відносяться також терміновість розвантаження, можливість розкрадання вантажу, викрадення автотранспорту, порівняно мала вантажопідйомність.

Основним напрямком у конкурентній боротьбі автомобільних послуг є цінова політика. Користувачі автомобільних послуг воліють використовувати автотранспорт, що має меншу вартість перевезень одиниці своєї продукції. У роботі така перевага віддана вантажному автомобілю «Рено-385» для перевезення склотари, тому що вартість перевезення знижується на 24,9%.

Це вигідно як споживачу транспортних послуг, так і підприємству що надає ці послуги. Як показали розрахунки, якщо придбати дві таких автомашини за лізингом терміном на три роки, то витрати на їхні придбання (кредитні і лізингові платежі) окупляться за 1,5 року, і до кінця закінчення лізингового договору дістане прибуток у сумі 72,5 тис. грн.

При лізингу 5 та 7 автомобілів прибуток складе за той же час відповідно 79,5 тис. грн. та 109,53 тис. грн.

На основі розрахунків було розроблено стратегію розширення обсягу послуг підприємства при умові залучення автомобілів на умовах лізингу. Прогнозується збільшення обсягу перевезень у міжнародному сполученні у 2,2 рази і зріст прибутку до 1702 тис. грн.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Афанасьєв А. Управління структурою капіталу / А. Афанасьєв, С. Кравченко // Економіка. Фінанси. Право. – 2012. – № 1. – С. 25-27.
2. Богатиренко К. Проблеми існування вітчизняних підприємств в умовах фінансової кризи / К. Богатиренко // Вісник КІБіТ. – 2010. – №1. – С. 34 - 37
3. Болюх, М.А. Економічний аналіз : навч. посіб./ / М.А. Болюх, В.З. Бурчевський, М.І. Горбатюк. - К. : КНЕУ. - 2006. - 540 с. - ISBN 966-574-466-X.
4. Вівчар О. Й. Власний капітал як фінансове джерело функціонування підприємства / О. Й. Вівчар, М. В. Саварин // Науковий вісник НЛТУ. – 2009. – Вип. 19.5. – С. 146-150.
5. Воробйов Ю. М. Теоретичні основи фінансового капіталу підприємства / Воробйов Ю. М. // Фінанси України. – 2009. – № 1. – С. 77-81.
6. Ворсовський О. Л. Вплив внутрішніх та зовнішніх економічних факторів на фінансовий потенціал інвестиційної діяльності підприємств / О. Л. Ворсовський // Інвестиції: практика та досвід. – 2009. – №2. – С. 14-17
7. Гнип Н. О. Організаційно-економічні засади прогнозування фінансового потенціалу підприємств / Н. О. Гнип // Держава та регіони. Серія: Економіка і підприємництво. – 2010. – №1. – С. 64-67
8. Городинська Д. Економічна стійкість підприємства / Д. Городинська // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 10 (42). – С. 141–146.
9. Данильчук І. Сутність фінансового стану підприємства та пошук управлінських рішень щодо забезпечення його ефективності / І. Данильчук // Економічний вісник університету. – 2011. – № 17/2.
10. Дем'яненко, Г.О. Фінансовий аналіз : підручник / Г.О.



Дем'яненко, О.Є. Чорна. - К. : Центр учбової літератури, 2008. - 392 с. - ISBN 978-966-364-698-5.

11. Довбня С. Б. Модель комплексної оптимізації фінансування підприємства / Довбня С. Б., Ковель К. А. // Фінанси підприємств. – 2012. – № 5. – С. 134-141.

12. Дробчак С. З. Особливості управління капіталом підприємства у про-цесі інтеграції України в глобальну економіку знань / С. З. Дробчак // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – № 11. – С. 36-40.

13. Єршова Н. Ю. Обґрунтування деяких підходів до аналізу і оцінки власного капіталу підприємства як фактору його фінансової стійкості / Н. Ю. Єршова // Управління економікою. – 2012. – № 3. – С. 48-58.

14. Іванова, Валентина Василівна. Планування і контроль на підприємстві: навч. посібник / В. В. Іванова. - Суми : Університетська книга, 2011. - 443 с.

15. Кабаченко, Д.В. Використання системного підходу під час формування комплексної оцінки фінансового стану підприємства / Д.В. Кабаченко // Держава та регіони. - 2010. - № 3. - С. 56-61.

16. Кавун С.В. Економічна безпека підприємства: інформаційний аспект : монографія / С.В. Кавун. - Харків: Щедра садиба плюс, 2014. - 311 с.

17. Каріка І. М. Покращення фінансового стану підприємства за рахунок розробки механізму поповнення оборотних коштів / І. М. Каріка // Держава та регіони. Серія: Економіка і підприємництво. – 2009. – №6. – С. 106-111

18. Кіндрат, О.В. Сутність та зміст поняття «фінансовий стан підприємства» / О.В. Кіндрат // Науковий вісник НЛТУ України. - 2011. - № 21. - С. 207-211.

19. Котляр, М.Л. Методи та прийому аналізу фінансового стану підприємства / М.Л. Котляр // Формування ринкових відносин в Україні. - 2010. - № 5. - С. 57-61.

20. Кравчук Г. В. Внутрішні механізми фінансової стабілізації / Кравчук Г. В. // Фінанси України. – 2012. – № 8. – С. 128-130.
21. Крайник О. Економіка підприємства : навч. пос. / О. П. Крайник, Є. Барвінська. – Львів, 2003.
22. Линенко А. В. Обґрунтування вибору фінансової стратегії підприємства / А. В. Линенко, Т. О. Сніжко // Держава та регіони. Серія: Економіка і підприємництво. – 2009. – №1. – С. 109-113
23. Лищенко О. Г. Управління дебіторською заборгованістю як фактором фінансової стійкості підприємства / О. Г. Лищенко, І. С. Серeda // Держава та регіони. Серія: Економіка і підприємництво. – 2010. – №3. – С. 84-89
24. Лукіна Ю. В. Формування та реалізація стратегії управління фінансами підприємства / Лукіна Ю. В. // Фінанси України. – 2012. – № 3. – С. 102-108.
25. Mokhnenko A. Integration of the supply chain management and development of the marketing system / I.Perevozova, L.Horal, A.Mokhnenko, N.Hrechanyk, A.Ustenko, O.Malynka, L.Mykhailyshyn // International Journal of Supply Chain Management. – 2020. – № 9. – Issue 3. – P. 496-507
26. Mokhnenko A. Formation of account of reservoir expenses model / I.Perevozova, A.Mokhnenko, L.Mykhailyshyn, O.Stalinska, O.Vivchar // Academy of Accounting and Financial Studies Journal. – London, 2019. – № 23. – Special Issue 2. – Access mode: <https://www.abacademies.org/articles/formation-of-account-of-reservoir-expenses-model-8224.html>
27. Mokhnenko A. Human capital cost accounting in the company management system / T.Hilorme, I.Perevozova, L.Shpak, A.Mokhnenko, Y.Korovchuk // Academy of Accounting and Financial Studies Journal. – London, 2019. – № 23. – Special Issue 2. – Access mode: <https://www.abacademies.org/articles/human-capital-cost-accounting-in-the->

company-management-system-8412.html

28. Mokhnenko A. Identification of Efficiency Factors for Control over Information and Communication Provision of Sustainable Development in Higher Education Institutions / I.Gontareva, M.Borovyk, V.Babenko, I.Perevozova, A.Mokhnenko // WSEAS TRANSACTIONS on ENVIRONMENT and DEVELOPMENT. – 2019. – № 15. – P. 593-604.
29. Mokhnenko A. Software economy as a vector of management of innovative infrastructure of the region / A. Mokhnenko, O. Fedorchuk, K. Melnikova // Вісник Хмельницького національного університету. Серія "Економічні науки". – Хмельницький, 2019. – № 5. – С. 7-10.
30. Mokhnenko A. Concept of sustainable development of the food sector enterprises in the competitive environment / A. Mokhnenko, O. Fedorchuk, O. Protosivitska // Development of the innovative environmental and economic system in Ukraine: monograph; edited by Khudolei V., Ponomarenko T. – Prague: OKTAN PRINT s.r.o., 2019. – С. 123-141.
31. Мохненко А.С. Стратегія розвитку регіонального газотранспортного підприємства / А.С. Мохненко, К.В. Мельникова, О.М. Федорчук // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія "Економічні науки". – Херсон, 2018. – № 32. – С. 91-94.
32. Мохненко А.С. Управління конкурентоспроможністю підприємства на основі застосування системного підходу / А.С. Мохненко, О.М. Федорчук, О.І. Протосвіцька / Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту – Черкаси, 2018. – № 2 (25). – С. 13-25.
33. Мохненко А.С. Система прийняття управлінських рішень на підприємстві в умовах економічної кризи / А.С. Мохненко // Вісник економічної науки України. – 2015. – № 2 (29). – С. 62-65.
34. Мохненко А.С. Особливості реалізації організаційно-економічних змін на вітчизняних підприємствах / А.С. Мохненко // Вісник

- Чернігівського державного технологічного університету. Серія "Економічні науки": наук. зб. – Чернігів, 2014. – № 3(75). – С. 9-14.
35. Обушак Т. Сутність фінансового стану підприємства / Т. Обушак // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 9. – С. 92–100.
36. Павленко, О.І. Вдосконалення механізму оцінки фінансового стану підприємства / О.І. Павленко // Бізнес-навігатор. - 2010. - № 2(19). - С. 72-78.
37. Пилипчук О. В. Прибуток як узагальнений показник господарсько-фінансової діяльності підприємства / О. В. Пилипчук // Формування ринкових відносин в Україні. – 2010. – №2. – С. 26-30
38. Поддєрьогін, А.М. Фінанси підприємств / А. М. Поддєрьогін, М. Д. Білик, Л. Д. Буряк та ін.; Кер. кол. авт. і наук. ред. проф. А. М. Поддєрьогін. — 7-ме вид., без змін. — К.: КНЕУ, 2008. — 552 с.
39. Посилкіна О. В., Світлична К.С. Економічна діагностика. Навчальний посібник для студентів економічних спеціальностей / О. В. Посилкіна. – Х: НФаУ, 2014. – 333 с.
40. Рожелюк, В. Роль фінансових інструментів в аналітичній оцінці фінансового стану підприємства / В. Рожелюк, Н. Хархут // Економічний аналіз. - 2011. - Вип. 3(19). - С. 221-223.
41. Руда, Р. В. Оцінка фінансового стану підприємства: сутність та необхідність / Р.В. Руда // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. - 2010. - № 1. - С. 61 - 65.
42. Рудницька О. Шляхи покращення фінансового стану українських підприємств / О. Рудницька, Я. Біленька // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2009. – № 639. – С. 132–138.
43. Рульєв, Віталій Андрійович. Управління персоналом : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / В. А. Рульєв, С. О. Гуткевич, Т. Л. Мостенська. - К.: Кондор, 2013. - 309 с.
44. Савицька, Г.В. Теорія аналізу господарської діяльності : навч. посібн. / Г.В. Савицька. - М. : «ИНФРА-М». - 2009. - 288 с.

45. Салига, С.Я. Фінансовий аналіз : навчальний посібник / С.Я. Салига, Н.В. Дацій. - К. : Центр навчальної літератури, 2010. - 210 с.
46. Сафронська, І.М. Методичні підходи до комплексної оцінки фінансового стану підприємства / І.М. Сафронська, Г.С. Белай // Економіка та держава. - 2009. - № 11. - С. 104-105.
47. Семенов А. Г. Фактори забезпечення фінансовими ресурсами підприємства в період фінансової кризи / А. Г. Семенов, О. І. Павленко // Держава та регіони. Серія: Економіка і підприємництво. – 2010. – №3. – С. 155-158
48. Слав'юк Р. А. Структурування власного капіталу підприємств України / Роман Слав'юк // Фінанси підприємств. – 2011. – № 8. – С. 123-131.
49. Смачило В. Оцінка фінансової стійкості підприємств / В. Смачило, Ю. Будникова // Економічний простір. – 2008. – № 20/2. – С. 35–40.
50. Терещенко О. О. Управління вартістю підприємства в системі фінансового менеджменту / Терещенко О. О. // Фінанси України. – 2011. – № 3. – С. 91-99.
51. Фінансова санація підприємства / [В. Фридинський, В. Плотніков, А. Дерев'янку] // Вісник Національного технічного університета «ХПІ». – 2011. – № 8. – С. 79–83.
52. Хотомлянський, О.Л. Комплексна оцінка фінансового стану підприємства / О.Л. Хотомлянський, П.А. Знахуренко // Фінанси України. - 2010. - № 1. - С. 111 - 118.
53. Хілінський Ю. Як правильно збільшити статутний капітал / Хілінський Ю. // Все про бухгалтерський облік. – 2011. – № 76. – С. 33-34.
54. Черниш, С.С. Діагностика фінансового стану підприємства / С.С. Черниш // Інноваційна економіка. - 2010. - № 3. - С. 111-113.