

Міністерство освіти і науки України
Національний технічний університет
«Дніпровська політехніка»

Навчально-науковий інститут економіки

Факультет менеджменту

Кафедра менеджменту

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
кваліфікаційної роботи ступеня бакалавра

студентки Денисенко Тетяни Вікторівни

академічної групи 073-18зск-1

спеціальності 073 Менеджмент

на тему Управління транспортно-експедиторською діяльністю підприємства
(за матеріалами ПП «Міко-Експрес»)

| Керівник кваліфікаційної роботи | Прізвище, ініціали | Оцінка за шкалою | | Підпис |
|---------------------------------------|-----------------------|------------------|---------------|--------|
| | | рейтинговою | інституційною | |
| | Саннікова С.Ф. | | | |
| Рецензент | | | | |
| Нормоконтролер | Саннікова С.Ф. | | | |

Дніпро
2021

ЗАТВЕРДЖЕНО:

завідувач кафедри менеджменту

_____ Швець В.Я.
(підпис)

« 30 » квітня 2021 року

**ЗАВДАННЯ
на кваліфікаційну роботу
ступеня бакалавра**

студентці Денисенко Т.В. академічної групи 073-18зск-1

спеціальності 073 Менеджмент

**на тему Управління транспортно-експедиторською діяльністю підприємства
(за матеріалами ПП «Міко-Експрес»)**

затверджену наказом ректора НТУ «Дніпровська політехніка» від 25 травня 2021р. №293-с

| Розділ | Зміст | Термін виконання |
|-----------------|--|-------------------------------|
| Теоретичний | Теоретичні основи управління транспортно-експедиторською діяльністю підприємства | 01.05.2021 р. – 13.05.2021 р. |
| Аналітичний | Аналіз діяльності ПП «Міко-Експрес» | 14.05.2021 р. – 31.05.2021 р. |
| Рекомендаційний | Управлінські рішення щодо підвищення ефективності транспортно-експедиторської діяльності ПП «Міко-Експрес» | 01.06.2021 р. – 13.06.2021 р. |

Завдання видано

_____ Саннікова С.Ф.
(підпис керівника)

Дата видачі « 30 » квітня 2021 року

Дата подання до екзаменаційної комісії « 16 » червня 2021 року

Прийнято до виконання

_____ Денисенко Т.В.
(підпис студента)

ЗМІСТ

| | Стор. |
|--|-------|
| Вступ | 4 |
| 1 Теоретичні основи управління транспортно-експедиторською діяльністю підприємства | 6 |
| 1.1 Транспортно-експедиторська діяльність | 6 |
| 1.2 Основи управління транспортно-експедиторською діяльністю | 12 |
| 2 Аналіз діяльності ПП «Міко-Експрес» | 17 |
| 2.1 Характеристика ПП «Міко-Експрес» | 17 |
| 2.2 Аналіз результатів діяльності ПП «Міко-Експрес» | 24 |
| 2.3 Аналіз персоналу підприємства | 32 |
| 2.4 Аналіз балансу підприємства | 36 |
| 2.5 Аналіз ліквідності | 43 |
| 2.6 Аналіз довгострокової платоспроможності | 44 |
| 2.7 Аналіз ділової активності підприємства | 46 |
| 2.8 Аналіз прибутковості ПП «Міко-Експрес» | 53 |
| 3 Управлінські рішення щодо підвищення ефективності транспортно-експедиторської діяльності ПП «Міко-Експрес» | 56 |
| 3.1 Напрями підвищення ефективності надання експедиторських послуг ПП «Міко-Експрес» | 56 |
| 3.2 Обґрунтування заходів з підвищення ефективності транспортно-експедиторської діяльності ПП «Міко-Експрес» | 57 |
| Висновки | 72 |
| Перелік джерел посилання | 76 |

ВСТУП

Транспортно-експедиторська діяльність полягає в наданні послуг у сфері перевезення вантажів щодо організації вантажоперевезення, оптимальному виборі транспорту, залученні вантажоперевізників до виконання роботи; оформлення документації; а також за необхідності виконання робіт, пов'язаних з прийомом, накопиченням, дробленням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, організацією експертизи страхування вантажів; здійснення розрахунків з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів; надання інших транспортно-експедиторських послуг. Транспортно-експедиторську діяльність можуть здійснювати як спеціалізовані підприємства (організації), так і інші суб'єкти господарювання. Для виконання доручень клієнтів експедитори можуть укладати договори з перевізниками, портами, авіапідприємствами, судноплавними компаніями і т. п., що є резидентами або нерезидентами України. Для організації якісного транспортно-експедиторського обслуговування транспортно-експедиторські підприємства здійснюють свою діяльність на умовах договорів з клієнтами, вживають заходів для покращення умов надання послуг і поліпшення взаємовідносин з клієнтами, що забезпечує їх ефективну роботу, підвищує рівень конкурентоспроможності на ринку, дозволяє прогнозувати ринкові ситуації, здійснювати вибір оптимальної стратегії обслуговування з урахуванням поведінки споживачів транспортної продукції в умовах конкурентної боротьби на ринку. Суб'єкти господарювання зацікавлені в успішному продажі товарів, їх перевезенню з забезпеченням збереження і якості, вчасній доставці вантажів, зниженням витрат на доставку, і в вирішенні цього допомагають транспортно-експедиторські підприємства, тому підвищення ефективності управління транспортно-експедиторською діяльністю – дуже актуальне питання в сучасних ринкових умовах господарювання.

Об'єктом розроблення є процес управління транспортно-експедиторською діяльністю ПП «Міко-Експрес».

Предметом розроблення є теоретичні, методичні та практичні підходи до підвищення ефективності управління транспортно-експедиторською діяльністю підприємства.

Мета роботи – теоретичне обґрунтування та розробка практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності управління транспортно-експедиторською діяльністю підприємства ПП «Міко-Експрес».

Завданнями кваліфікаційної роботи є:

- дослідити теоретичні основи управління транспортно-експедиторською діяльністю підприємства;
- здійснити аналіз результатів діяльності ПП «Міко-Експрес»;
- дослідити персонал підприємства;
- проаналізувати баланс підприємства;
- провести аналіз ліквідності і довгострокової платоспроможності;
- проаналізувати ділову активність підприємства;
- здійснити аналіз прибутковості ПП «Міко-Експрес»;
- надати управлінські рішення та обґрунтувати заходи з підвищення ефективності транспортно-експедиторської діяльності ПП «Міко-Експрес».

Методи дослідження. Вирішення поставлених у роботі завдань здійснено з використанням методів системного і порівняльного аналізу, табличного і графічного аналізу, економічного і фінансового аналізу.

Інформаційною базою дослідження стали: нормативно-правові акти України, наукові праці провідних вітчизняних і зарубіжних економістів, публікації з періодичних видань, звітність підприємства.

Практична значущість результатів роботи полягає в представленні управлінських рішень та обґрунтуванні заходів з підвищення ефективності транспортно-експедиторської діяльності, які доцільні до реалізації в практичній діяльності приватного підприємства «Міко-Експрес».

1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА

1.1 Транспортно-експедиторська діяльність

Транспортний експедитор – суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його кошти виконує або організовує виконання транспортно-експедиційних послуг. Стандартний перелік видів транспортно-експедиційних послуг містить: організацію оптимального перевезення вантажів, здійснення роботи, пов'язаної з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів; організацію охорони вантажів під час їх перевезення, перевалювання, зберігання; оформлення товарно-транспортної документації та її розсилка за призначенням; страхування вантажів та відповідальності; оформлення документів та організація роботи відповідно до митних, карантинних, санітарних вимог; надання інших транспортно-експедиторських послуг. Предметом договору транспортного експедирування, окрім вищезазначеного переліку видів транспортно-експедиційних послуг, можуть бути додаткові послуги, необхідні для доставки вантажу, а саме: перевірка кількості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплата мита, зборів і витрат, покладених на замовника, зберігання вантажу до його одержання у пункті призначення, одержання необхідних для експорту та імпорту документів, виконання митних оформлень тощо [1, с. 233].

Експедитор може бути:

– як посередник, який діє від імені та в інтересах клієнта (всі договори перевезення, термінальної переробки і т. д. будуть підготовлені експедитором, але стороною цих договорів буде вантажовідправник. Умови

перевезень, тарифи, відповідальність будуть визначатися на кожній ділянці перевезення у відповідності з правовими нормами даного виду транспорту).

– як перевізник за договором (всю відповідальність він бере на себе, укладаючи від свого імені договори зі всіма фактичними учасниками перевезення. При цьому умови перевезення, тариф, відповідальність визначаються єдиним договором наскрізного перевезення, який експедитор укладає з клієнтом) [2, с. 23].

Розвиток процесів взаємозв'язку щодо способів доставки вантажу стає неможливим без наявності ефективного експедитора, який виконує функції логістичного оператора. Особлива необхідність цієї взаємодії виявляється саме в сучасних умовах зростаючого зовнішньоторговельного обороту і розширення зовнішньоекономічної діяльності країни, зростання експортно-імпортних, транзитних перевезень вантажів, коли важливе економічне значення набувають інтермодальні перевезення, які проходять через територію країни певним міжнародним транспортним коридором [3, с. 18].

Крім експедиторів – посередників в організації перевезення вантажів й/або наданні супутніх послуг з доручення відправника вантажу, основними учасниками транспортного процесу є:

– відправник вантажу – особа або компанія, які передають вантажі під відповідальність інших осіб або компаній;

– вантажоодержувач – особа, що має право одержати доставлені вантажі;

– оператор перевезення / перевізник – особа, що або безпосередньо відповідає за перевезення вантажів, або використовує для цього перевезення третю сторону;

– дійсний перевізник / субпідрядник – третя сторона, що здійснює повне або часткове перевезення;

– принципал – особа, стосовно якої інша особа виступає як агент;

– оператор мультимодального перевезення – будь-яка особа, що укладає договір мультимодального перевезення й бере на себе повну

відповідальність за його здійснення як перевізник або оператора перевезення [4, с. 65-66].

Змішані перевезення вантажів різними видами транспорту також організовуються одним оператором (перевізником) за єдиним документом, вони належить до мультимодальних перевезень. Оператор мультимодальних перевезень стосовно своїх клієнтів є постачальником комплексу транспортно-розподільних та сервісних послуг. При виконанні мультимодальних перевезень ці послуги виконуються, як правило, за єдиною наскрізною тарифною ставкою всього комплексу транспортно-логістичного обслуговування. Оператор мультимодальних перевезень організовує перевезення за єдиним транспортним документом (коносаментом) та є відповідальним за процес перевезення в цілому [5, 64]. Під час інтермодальних перевезень компанія-виконавець бере на себе усі турботи про товар; організація повністю відповідає за змішану доставку, зберігання вантажу, його вантаження і розвантаження, а також розмитнення. Основний елемент інтермодальних перевезень – безперервний контроль за переміщенням вантажу по маршруту та дотримання строків поставки [6, с. 109].

Згідно із Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» транспортно-експедиторська діяльність – це підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних та інших вантажів; а транспортно-експедиторська послуга – це робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу, за договором транспортного експедирування» [7]. Суть транспортно-експедиційного обслуговування полягає у тому, що вантажовідправники й вантажоодержувачі, а також транспортні підприємства виконують низку робіт та операцій, пов'язаних з перевезеннями, наприклад: складання заявок на перевезення вантажів; приведення вантажів у транспортабельний стан; оформлення перевізних документів; можливість надання кредитів;

навантаження виробів і матеріалів на транспорт; доставка вантажів; супровід та охорона вантажів; здача-отримання вантажів та інші роботи [8, с. 74].

Основними з завдань транспортно-експедиторської діяльності є: вибір виду і типу транспортного засобу для перевезень, оптимізація транспортного процесу під час змішаних перевезень, визначення оптимальних маршрутів доставки, забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу. Учасниками транспортно-експедиторської діяльності є клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів [9, с. 211].

За характером діяльності транспортно-експедиторська діяльність поділяється на технологічну, інформаційно-довідкову, комерційну, сервісну та організаційну. У свою чергу, технологічні послуги включають у себе такі види послуг:

- 1) операції та послуги з переробки й зберігання вантажів;
- 2) послуги, пов'язані з транспортуванням вантажів;
- 3) операції та послуги з прийому і здачі вантажу;
- 4) інформаційно-довідкові послуги;
- 5) комерційні послуги [10, с. 263-264].

Однією з важливих складових транспортно-експедиторської діяльності є вибір виду транспорту, який слід здійснювати з урахуванням таких критеріїв:

- 1) надійність виконуваних послуг по перевезенню;
- 2) вартість послуг;
- 3) терміни доставки;
- 4) врахування умов клієнтів;
- 5) характеристика виду транспорту [11, с. 84].

На різних етапах організації і здійснення перевезень існують певні фактори ризику, які слід враховувати, мінімізувати і унеможлиблювати [12, с. 10-20].

Певні ризики в роботі транспортно-експедиторських компаній виникають у зв'язку з невизначеністю зовнішнього середовища (табл. 1.1) та нестабільністю всередині транспортно-експедиторської компанії (табл. 1.2).

Таблиця 1.1 – Систематизація невизначеності зовнішнього середовища транспортно-експедиторських компаній [13, с. 297]

| Чинники, що є визначними для створення умов невизначеності | Прояви невизначеності |
|--|--|
| 1. Людський чинник | - ненадійність власних працівників; - ненадійність залучених субпідрядників; - ненадійність клієнтів |
| 2. Технічний чинник | - можливість виходу з ладу транспорту; - вірогідність пошкодження вантажу |
| 3. Цінові чинники | можливість різкого підвищення тарифів портів та залізниць, зростання цін на послуги перевізників та інших залучуваних учасників |
| 4. Сезонність, як чинник невизначеності | Сезонні коливання попиту на товари-вантажі можуть мати непередбачений вплив на вартість доставки |
| 5. Нестабільність та кризові явища у сполучених галузях | Нестабільність або кризовий стан таких сфер як лінійне судноплавство, автоперевезення, страхування, а також загальні економічні тенденції в країні та світі спричиняють підвищення ризиків в діяльності транспортно-експедиторських компаній |

Таблиця 1.2 – Розвиток нестабільності всередині транспортно-експедиторської компанії (ТЕК) [13, с. 300-301]

| Стадія нестабільності | Характерні риси стадії | Дії керівництва ТЕК на певній стадії |
|---------------------------------|--|--|
| Зародження | Початок дії чинників зовнішнього та внутрішнього середовища, що можуть негативно вплинути на діяльність ТЕК | Найчастіше негативний вплив є непомітним для керівництва на даній стадії, ТЕК продовжує нормальне функціонування. В разі виявлення негативного впливу слід виключити вірогідність розвитку нестабільної ситуації |
| Прояв нестабільності | Накопичення відхилень різних показників від норми, систематичне порушення бізнеспроцесів та стандартного функціонування компанії. | Негативні прояви у функціонуванні ТЕК є очевидним для працівників, керівництва. Проводиться аналіз нестабільного стану, виявлення його причин та ключових показників, що будуть свідчити про позитивний або негативний розвиток ситуації |
| Подолання нестабільної ситуації | Відстеження і контроль результатів впровадження стабілізаційних заходів, моніторинг показників-індикаторів стану ТЕК, що свідчать про покращення або погіршення ситуації | Керівництво самостійно або за допомогою працівників чи експертів на основі проведеного аналізу стану компанії розробляє систему заходів з подолання проявів нестабільності |
| Згасання нестабільності | Якщо компанії вдалося подолати прояви нестабільності, починається здійснення заходів з відновлення. Якщо подолання негативних тенденцій не можливе, починається процес ліквідації ТЕК та процедура банкрутства | Керівництво уточнює ринкові позиції компанії та виходить на нові ринки. На цій стадії також можливі реорганізація, зміни в кадровій політиці, розширення номенклатури послуг |

Діяльність транспортно-експедиторських підприємств регулюється міжнародними конвенціями, постановами, угодами та національними законами. Угоди містять уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для врегулювання суперечок, що найчастіше виникають під час морських та автомобільних міжнародних перевезень. Уніфіковані норми міжнародних договорів регулюють вимоги до перевізної документації, порядку приймання вантажу до перевезення та його видачі в пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру подачі претензій і позовів [14, с. 52].

1.2 Основи управління транспортно-експедиторською діяльністю

Для того, щоб експедиторська компанія була конкурентоспроможною, вона повинна забезпечувати необхідну якість транспортно-експедиторського обслуговування. Якість в транспортно-експедиторських компаніях визначається як відсутність помилок при перевезенні вантажів, низький відсоток пошкодження вантажів, своєчасне виконання замовлень, висока продуктивність, бездоганне дотримання вимог замовника і повна відповідність законодавчим нормам і стандартам [15, с. 36].

Якість транспортно-експедиторського обслуговування означає здатність задовольняти встановлені або передбачувані потреби клієнта (вантажовласника) у своєчасній доставці вантажу, стійкості зв'язків з іншими сторонами транспортного процесу (транспортними, суднохідними компаніями та ін.), належному оформленні транспортних документів, додаткових послуг (страхування вантажу, розроблення індивідуальних схем доставки вантажу, інформативному супроводі та ін.), зберігання вантажу на складських площах. Максимально високий рівень якості транспортно-експедиційних послуг може бути досягнутий тільки за пропозиції клієнтам комплексу послуг, в тому числі: комплектування та збереження вантажів, документальне оформлення перевезення, розрахунки з

перевізниками та провайдерами інших видів послуг, здійснення інформаційного супроводження перевезення [16, с. 33-34].

У сучасній практиці чітко формується тенденція до відмови від «чистої» експедиції; сучасні експедитори, бажаючи забезпечити собі переваги в конкурентній боротьбі, стали впроваджувати широкий комплекс послуг, включаючи митне очищення імпорту і експорту, управління постачаннями, операції по вивезенню і доставці контейнерів; упаковка вантажів; складання різних звітів; зберігання; контроль і регулювання попиту; повне страхове покриття; виписка консолідованих рахунків і т. д. [17, с. 51].

Комплексність є критерієм високоорганізованої роботи транспортно-експедиторської компанії. Основні послуги і види робіт у складі комплексу обробки вантажів, що надаються вантажовласнику, є:

- транспортно-експедиторське обслуговування, декларування і митне оформлення вантажів;
- комерційні послуги, які пов'язані з оформленням документів на перевезення, прийом і видачу вантажів;
- додаткові інформаційні послуги;
- забезпечення координації і взаємодії різних видів транспорту як у процесі перевезення вантажів у змішаних сполученнях (прямому і непрямому), так і на станціях відправлення і призначення;
- організація оформлення замовлень (договорів) щодо надання послуг і виконання робіт в складі комплексної обробки вантажів за єдиним пакетом послуг у режимі «єдиного вікна»;
- розширення сфери застосування автомобільного транспорту у логістичному обслуговуванні як при ввозі-вивозі вантажів, так і для забезпечення термінально-складських операцій по перевезенню вантажів між складами різних власників, формування партійних відправок;
- поліпшення якості обслуговування вантажовласників за рахунок комплексності послуг, що надаються;

– інші види послуг, які відповідно до законодавчих та нормативно-правових актів повинні здійснюватися вантажовідправниками і вантажоодержувачами, тобто не є обов’язковими для перевізників [18, с. 45].

Ефективне управління компанією та розробка ефективної стратегії потребує збору інформації про компанію та її положення на ринку транспортно-експедиторських послуг, оцінки кожного фактора, враховуючи співвідношення з еталонною оцінкою чинника на ринку, аналізу сильних та слабких сторін компанії, аналізу ринку транспортно-експедиторських послуг, виявлення найбільш перспективних сегментів ринку та його слабких місць, можливостей та загроз на ринку. Все це дозволяє сформувати конкретні рекомендації для транспортно-експедиторської компанії [19, с. 93].

Основа стабільного функціонування компанії ринковому середовищі – це її високий потенціал. Економічний потенціал транспортно-експедиторської компанії характерний не тільки наявністю ресурсів, але й організацією їх використання. Для визначення економічного потенціалу транспортно-експедиторської компанії необхідно оцінити всі його складові: виробничий, фінансовий, трудовий, ринковий, організаційно-інформаційний, інноваційний та логістичний потенціали. Дослідження стану та структури цих складових дозволить зробити висновок про стан та ефективність використання економічного потенціалу транспортно-експедиторської компанії та дозволить оперативно визначати внутрішні можливості і слабості компанії, виявляти приховані резерви з метою підвищення ефективності її діяльності на ринку транспортних послуг [20].

Ефективне фінансове управління, організоване з урахуванням основних принципів антикризового управління, дозволяє формувати ресурсний потенціал та забезпечувати необхідний рівень кредитоспроможності транспортно-експедиторського підприємства на товарному та фінансовому ринках, постійне зростання вартості, стабільний економічний розвиток у стратегічній перспективі [21, с. 87].

Для покращення управління транспортно-експедиторською діяльністю пропонується здійснювати раціональне поєднання маркетингу як ринково-орієнтованого та логістики як системно-орієнтованого управління. Задача підприємства, яке хоче стати лідером у надаванні послуг, – визначати вимоги, які пред'являє споживач, і реструктурувати свої логістичні процеси так, щоб задовольнити потребу в обслуговуванні. Тобто «націленість на споживача» підкріплюється логістичними можливостями компанії. Саме логістика допомагає маркетингу знайти шляхи для створення додаткової цінності для споживача [22, с. 44].

Широке використання логістичних принципів руху товарів, використання прогресивних технологій перевізного процесу, розширення зовнішньоекономічних зв'язків сприяє підвищеному попиту щодо організації міжнародних перевезень вантажів всіма видами транспорту. Необхідність логістичного підходу зумовлена переходом від ринку продавців до ринку споживачів, який гнучко реагує на постійно мінливі запити та вимоги покупців, що веде до підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування вантажовласників [23, с. 128].

Комплекс транспортно-логістичного обслуговування є важливою системою послуг по плануванню, організації і здійсненню доставки вантажів від місця їх виробництва (постачання) до місця їх споживання із використанням оптимальних способів і методів; велику роль в цьому обслуговуванні відіграють логістичні центри [24, с. 36].

В управлінні діяльністю транспортно-експедиторської виявляється необхідність логістизації транспортно-експедиторської діяльності, сутність якої полягає у зниженні витрат на всьому шляху прямування вантажу від виробника до споживача, формуванні потокових процесів і потоків в економічній діяльності підприємницьких структур, тотальній організації логістичних систем та ланцюгів на основі теорії логістики [25, с. 202].

Оптимізація процесу транспортно-експедиторського обслуговування та підвищення його ефективності пов'язується з розробкою комплексних показників оцінки ефективності транспортно-експедиторського обслуговування; розробкою раціональних схем комплексного транспортно-експедиторського обслуговування підприємств і організацій; визначенням оптимальних стратегій функціонування транспортно-експедиторських підприємств на ринку транспортних послуг [26].

Ефективною складовою в управлінні транспортно-експедиторською діяльністю є автоматизація визначення вартості перевезень на основі еталонних тарифних планів, враховуючи тип транспорту, сезонні закономірності, що дозволяє скоротити час підготовки замовлення, знизити ризик виникнення випадкової помилки [27, с. 65].

Важливим управлінським фактором функціонування експедиторського підприємства є організації взаємодії з суб'єктами транспортного ринку. Взаємодія забезпечується за рахунок створення умов спільного функціонування, які направляють всі суб'єкти системи на узгоджені дії в місцях стикування діяльності. Для кожного учасника найбільш вигідним є такий варіант дій, який забезпечує найбільш сукупну результативність спільної діяльності усіх взаємопов'язаних суб'єктів. Розробка шляхів узгодження інтересів учасників в процесі їх взаємодії повинна ґрунтуватися на результатах аналізу корисностей альтернативних дій (стратегій), за якими можливо оцінити раціональність стратегій, що застосовуються кожним учасником процесу обслуговування вантажовласників, з боку усієї коаліції суб'єктів [28, с. 149].

2 АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ПП «МІКО-ЕКСПРЕС»

2.1 Характеристика ПП «Міко–Експрес»

Приватне підприємство «Міко–Експрес» розташоване в м. Дніпро. Код ЄДРПОУ 35396027. Галузь роботи підприємства – організація перевезення вантажів. Основний вид його діяльності – інша допоміжна діяльність у сфері транспорту (код 52.29). Зареєстровано підприємство 07.09.2007 р. Його розмір статутного фонду 800 000 грн. [29]. Засновником цього підприємства є товариство з обмеженою відповідальністю «Міко–Груп», яке займається перевезеннями вантажним автомобільним транспортом та ін. ТОВ «Міко–Груп» – це багатофункціональний 3PL оператор, який активно розвивається. Стратегічна мета ТОВ «Міко–Груп» – поява на ринку логістики України повноцінного і якісного пакету логістичних послуг, який буде відповідати міжнародній концепції 3PL. 13-річний досвід роботи підприємства на міжнародному ринку показує: стратегія 3PL дозволяє клієнтам економити до 15%. 3PL – це Third Party Logistics, або логістика третьої сторони. Ідея 3PL логістики полягає в концепції покупки логістичних послуг. Будучи проміжною ланкою між виробником (постачальником) і споживачем, 3PL оператор бере на себе організацію транспортних і логістичних послуг, від транспортування або перевезення вантажу і до поставки обробленого і упакованого вантажу кінцевому споживачеві. Іншими словами, завдання такої компанії полягає в тому, щоб запропонувати клієнту значно скоротити або, навіть, відмовитися від власних логістичних підрозділів і передоручити завдання зовнішнім фахівцям. В управлінні ТОВ «Міко–Груп» знаходиться парк власних автопоїздів. ТОВ «Міко–Груп» також працює з парками субпідрядників, які пройшли внутрішній аудит і відповідають високим стандартам якості

компанії. Послуги, які надає ТОВ «Міко–Груп» пов’язані з відповідальною логістикою хімічних вантажів для сталого майбутнього і включають:

- 24/7/365 центр екстреного реагування з багатомовною командою;
- онлайн відстеження вантажу через особистий кабінет компанії;
- EFTCO сертифіковані станції для мийки автоцистерн;
- технічна підтримка з професійними технічними фахівцями і устаткуванням;
- проектування і монтаж станцій завантаження / розвантаження;
- підготовка кадрів для хімічних заводів в СНД;
- міжнародні автомобільні перевезення;
- інтермодальні перевезення;
- залізничні вантажоперевезення.

Місія ТОВ «Міко–Груп» – розвиток ринку логістичних послуг в Україні і надання кращих послуг для клієнтів. Своїми ключовими цінностями компанія вважає експертність, надійність і турботу про навколишнє середовище. Товариство постійно інвестує в розвиток нових технологій і підвищення стандартів в сфері логістики. 13-річний досвід у сфері логістики, сертифікація за європейськими стандартами і строгий відбір партнерів, з якими компанія співпрацює, – це гарантія надійності «Міко–Груп».

Історія компанії. ТОВ «Міко–Груп» була заснована в 2007 році. У першому офісі працювали 2 людини. Зараз ТОВ «Міко–Груп» – велика українська логістична компанія з власними автопоїздами і офісами в Україні, Польщі та Чехії. Підприємство почало свій шлях як логістичний оператор хімічних вантажів. За 13 років компанія заробила репутацію надійного і компетентного партнера, до якого звертаються найбільші європейські хімічні концерни. У 2011 році «Міко–Груп» успішно пройшла європейську сертифікацію SQAS. Стандарти якості і відповідальний підхід до роботи отримали від аудиторів найвищу оцінку на території СНД. У 2020 році була заснована дочірня компанія Cargo Delivery Trans. Стандарти

якості та безпеки поширюються на перевезення не тільки хімічних, але і стандартних вантажів. Головний фокус «Міко–Груп» зараз – розвиток сфери логістики в Україні та країнах СНД. Компанія інвестує в створення і поліпшення мережі мийок для цистерн, які відповідають усім європейським стандартам. Фахівці підприємства консультують клієнтів і навчають персонал, щоб компаній зі схожою філософією ставало все більше.

2007 р. – заснування ТОВ «Міко-Груп»;

2010 р. – перше співробітництво з великим європейським хімічним концерном;

2011 р. – перша сертифікація SQAS;

2012 р. – поява власної транспортної компанії MIKO Trans-1;

2013 р. – відкриття SQAS-сертифікованих мийок для автоцистерн;

2015 р. – у складі MIKO Trans-1 10 автопоїздів;

2017 р. – ініціатор створення UNTCA, яка стає членом федерації EFTCO;

2020 р. – поява дочірньої компанії Cargo Delivery.

Структура ПП «Міко–Експрес» включає відділ продажів, відділ транспортування фасованих вантажів, відділ транспортування наливних вантажів; відділ інтермодальної логістики, відділ якості, IT відділ, HR відділ, бухгалтерію.

Міжнародні автомобільні перевезення. При міжнародних автомобільних перевезеннях компанією використовуються найкращі технології в транспортній логістиці і постійно розширюється перелік вантажів, що перевозяться. Досягнення команди – стабільне щорічне зростання вантажообігу і розширення географії поставок. Транспортування вантажу за необхідним видом транспорту організовується протягом 48 годин з моменту надходження замовлення. Досвід фахівців підприємства дозволяє в найкоротші терміни підібрати оптимальний транспортний засіб для доставки вантажу клієнта в пункт призначення. ТОВ «Міко–Груп» виконує вимоги заводу-відправника на кожному етапі логістики. Кожен

процес в «Міко–Груп» строго відповідає високим стандартам європейських виробників хімічної продукції. ТОВ «Міко–Груп» організовує оперативне транспортування великих і дрібних партій фасованих вантажів (FTL \ LTL) будь-якої складності. Власним автопарком компанія перевозить різні види наливних хімічних, технічних і кормових вантажів, включаючи ізоціанати і прекурсори. Всі автоцистерни термічні і обладнані автономним підігрівом в шляху, що дозволяє перевозити вантажі під температурним контролем. При необхідності команда фахівців готова організувати консолідацію вантажів на складах підприємства в Німеччині, Чехії, Італії та Польщі. Склад консолідації – це основний сполучний механізм будь-якого вантажоперевезення, так як на ньому невеликі вантажі збираються в один комплектний транспорт. ТОВ «Міко–Груп» розробили мережу консолідаційних складів поруч з основними транспортними пунктами в Європі, щоб оптимізувати логістичні процеси. За транспортування небезпечних вантажів відповідальні сертифіковані фахівці, які пройшли спеціальну підготовку і регулярно підвищують свою кваліфікацію. Компанія організовує транспортування вантажів будь-якого класу небезпеки:

- вибухові матеріали;
- розчинені під тиском, стислі, зріджені гази;
- легкозаймисті та самозаймисті тверді і рідкі речовини;
- окислювальні речовини і органічні пероксиди;
- отруйні речовини;
- їдкі, корозійні та інші матеріали з особливими властивостями.

Окрему увагу ТОВ «Міко–Груп» приділяє вантажам, які необхідно перевозити з температурним режимом, в тому числі транспортування ADR вантажів. Для організації транспортування вантажів під температурним режимом в «Міко–Груп» використовуються:

- рефрижератори з підтриманням плюсового і мінусового температурних режимів;

- двокамерні рефрижератори з одночасною підтримкою різних температурних режимів;

- ізотермічні автопоїзди;

- термічні автоцистерни з автономним підігрівом в дорозі.

Перевезення негабаритних вантажів – це особливий вид логістики, для якої крім стандартних документів необхідні спеціальні дозволи. Завдяки багаторічному досвіду в логістиці нестандартних вантажів, компанія може організувати доставку негабариту відповідно до вимог клієнта:

- детальне планування етапів транспортування, складання проекту;

- оформлення дозволів, допусків для проїзду;

- складання маршруту мінімальної довжини з повним дотриманням усіх вимог безпеки;

- узгодження маршруту з контролюючими органами;

- інженерно-технічне забезпечення безперешкодного проїзду;

- страхування обладнання, що перевозиться.

Інтермодальні перевезення. Висока якість послуг інтермодальної логістики в «Міко–Груп» можлива через багаторічне партнерство підприємства з багатьма відомими транспортними компаніями. ТОВ «Міко–Груп» постійно проводить відвантаження контейнерів в портах по всьому світу, що робить організацію особливо гнучкою у вирішенні завдань будь-якої складності. Компанія також пропонує найбільш економічно ефективні і швидкі рішення, об'єднуючи морську і залізничну логістику. Проектування і консультації по організації інтермодальної логістики полягає в підборі для клієнта кращого транспортного агента з глобального портфоліо надійних транспортних операторів, а також в консультуванні по кожному етапу організації доставки:

- індивідуальний підбір оптимальних для даного виду перевезення транспортних засобів;

- задіяння напрацьованих транспортних коридорів;

- аналіз, оптимізація тарифних ставок на вантажоперевезення;
- організація вантажно-розвантажувальних робіт;
- підготовка документації, допомога в організації митного оформлення.

Перевалка й експедирування контейнерів і будь-якого насипного вантажу в портах Азова, Одеси, Чорноморська, Гамбурга, Роттердама, Клайпеди, Санкт-Петербурга, Калінінграда, Новоросійська вимагає дотримання всіх правил безпеки при вантажно-розвантажувальних роботах і взаємодії зі складами.

Процес перевалки включає в себе наступні етапи робіт:

- вивантаження вантажу з автотранспорту, вагонів або суден в складські приміщення;
- складська обробка вантажів, зважування, перепакування та перепалетірування;
- оформлення товаросупровідних документів;
- перевалка вантажу в контейнер.

Організація доставки дрібних партій вантажів (LCL) – більш економічний спосіб доставки вантажу. Щотижня контейнери LCL комплектуються по всьому світу, і регулярно відправляються відповідно до графіка. Етапи перевезення:

- прорахунок вартості доставки вантажу;
- доставка вантажу на склад консолідації, погрузка в контейнер;
- доставка контейнера з вантажем в порт призначення;
- обробка та розформування контейнера;
- доставка вантажу на склад вантажоодержувача.

Залізничні вантажоперевезення. Широка мережа залізниць по всій Європі дозволяє забезпечити швидкі і економічно ефективні перевезення. ТОВ «Міко-Груп» вирішує найскладніші питання при організації залізничних перевезень. Високий рівень професіоналізму і якості послуг компанії – гарантія безпечного і чіткого перевезення вантажу клієнта. ТОВ

«Міко–Груп» займається організацією імпорتنих і експортних перевезень, розрахунком ставок на перевезення по території СНД і країн Балтії. Команда професіоналів надає розрахунок залізничних тарифів і максимально детальну інформацію по даному логістичному рішенню, щоб в найкоротші терміни мати змогу проаналізувати транспортні витрати. Також клієнт отримує актуальну інформацію щодо здійснення залізничних перевезень, інформацію про всі вимоги, про тарифи, збори, і нюанси залізничних перевезень в тій чи іншій країні. Залізничні контейнерні перевезення по великій мережі залізниць – надійний і швидкий спосіб доставки вантажів. Компанія підбирає індивідуальне найбільш оптимальне залізничне рішення для вантажу. При необхідності, команда проводить додаткове страхування вантажів на весь час перевезення, незалежно від використовуваного виду транспорту.

Надання послуг EFTCO мийки автоцистерн. Мийна станція ТОВ «Міко-Хімія» здійснює внутрішню мийку автоцистерн і танк-контейнерів відповідно до вимог Європейських стандартів мийки з використанням сучасного обладнання для миття. Миття здійснює досвідчений і навчений персонал. Мийка цистерн відбувається з використанням опускаємого миючого апарату фірми Karcher без участі людини, з необхідним для якісного миття тиском в 120 бар спеціальними форсунками фірми Lechler. Мийка зливних шлангів та зливної арматури або люків проводиться за допомогою обладнання високого тиску Karcher. Після кожного миття Станція надає Мийний Сертифікат ECD (EFTCO Cleaning Document) із зазначенням переліку виконаних робіт як свідоцтво якості. Станція здійснює збір і утилізацію рідин, що залишаються після мийного процесу, відповідно до законодавства та вимог європейських стандартів. Пункт мийки має зносостійке промислове покриття підлог і спеціально розроблену систему для збору води. На мийці встановлено унікальну система збору та очистки випарів з автоцистерн. С 2017 року станція є членом мережі EFTCO мийок.

Компетенції ТОВ «Міко-Груп»:

- 1) прямі контакти з провідними хімічними виробниками Європи;
- 2) інжиніринг систем завантаження/розвантаження наливних вантажів, підбір і монтаж обладнання під архітектуру споруд та комунікацій клієнта;
- 3) перевезення хімічних, технічних і кормових вантажів з дотриманням температурного режиму;
- 4) логістика рівня 3PL;
- 5) консолідація дрібних партій вантажів LTL;
- 6) складська логістика;
- 7) технічна підтримка в дорозі;
- 8) організація логістики хімічних вантажів в Європі і СНД;
- 9) митне оформлення вантажів в Європі та Україні;
- 10) EFTCO мийки автоцистерн [30].

ТОВ «Міко-Груп» працює з підприємствами різних галузей промисловості – хімічної, агропромисловості, металургії, машинобудування, охорони здоров'я та фармацевтики. Підприємство співпрацює з такими надійними партнерами: AkzoNobel, Nouryon, BASF, Grupa Azoty, Dow Chemical, Synthos S.A., Bozzetto Group, CIECH Group, MITRANSO.

ПП «Міко-Експрес» в складі ТОВ «Міко-Груп» в якості експедитора здійснює надання послуг з організації транспортних перевезень всіх видів вантажів.

2.2 Аналіз результатів діяльності ПП «Міко-Експрес»

На основі даних фінансової звітності підприємства здійснимо аналіз основних результатів діяльності приватного підприємства «Міко-Експрес», результати аналізу представимо у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1 – Аналіз фінансових результатів діяльності підприємства,
тис. грн.

| Показник | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020р. від 2019 р. | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------------|---------|
| | | | | | | абс. | відн.,% |
| 1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | 4075,9 | 6939,6 | 10908 | 13372,8 | 15246,8 | 1874 | 14,01 |
| 2. Інші операційні доходи | 166,8 | 247 | 3708,7 | 4428,2 | 4352,3 | -75,9 | -1,71 |
| 3. Інші доходи | 7,6 | 331,9 | 937,3 | 486,7 | 0 | -486,7 | -100 |
| Разом доходи | 4250,3 | 7518,5 | 15554,2 | 18287,7 | 19599,1 | 1311,4 | 7,17 |
| 4. Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Інші операційні витрати | 3904,8 | 6421,6 | 11999,4 | 14946,7 | 15203,7 | 257 | 1,72 |
| 6. Інші витрати | 2,1 | 81,3 | 1576,4 | 384,2 | 2371,9 | 1987,7 | 517,4 |
| Разом витрати | 3906,9 | 6502,9 | 13575,8 | 15330,9 | 17575,6 | 2244,7 | 14,64 |
| 7. Фінансовий результат до оподаткування | 343,4 | 1015,6 | 1978,4 | 2956,8 | 2023,5 | -933,3 | -31,56 |
| 8. Податок на прибуток | 62 | 189 | 301,7 | 532 | 364,2 | -167,8 | -31,54 |
| 9. Чистий прибуток | 281,6 | 826,3 | 1676,7 | 2424,6 | 1659,3 | -765,3 | -31,56 |

Чистий дохід від реалізації продукції ПП «Міко-Експрес» суттєво збільшився з 2016 р. по 2020 р. – з 4075,9 тис. грн. до 15246,8 тис. грн.; за 2020 р. він збільшився на 1874 тис. грн., тобто на 14,01 %.

Динаміка чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) представлена на рисунку 2.1.

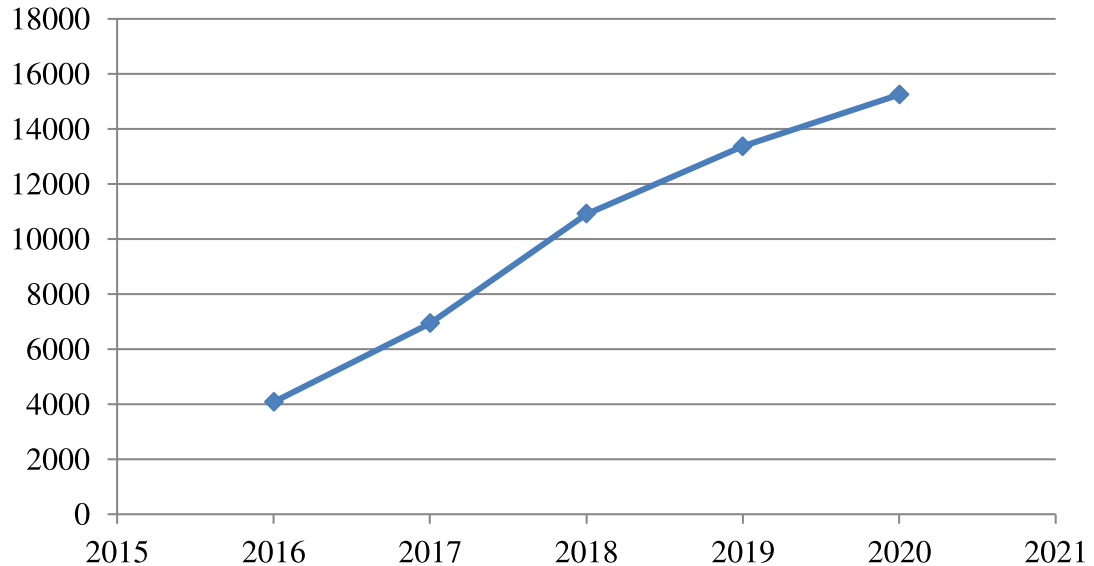


Рисунок 2.1 – Динаміка чистого доходу від реалізації продукції, тис. грн.

Динаміка сукупних доходів і витрат підприємства представлена на рисунку 2.2.

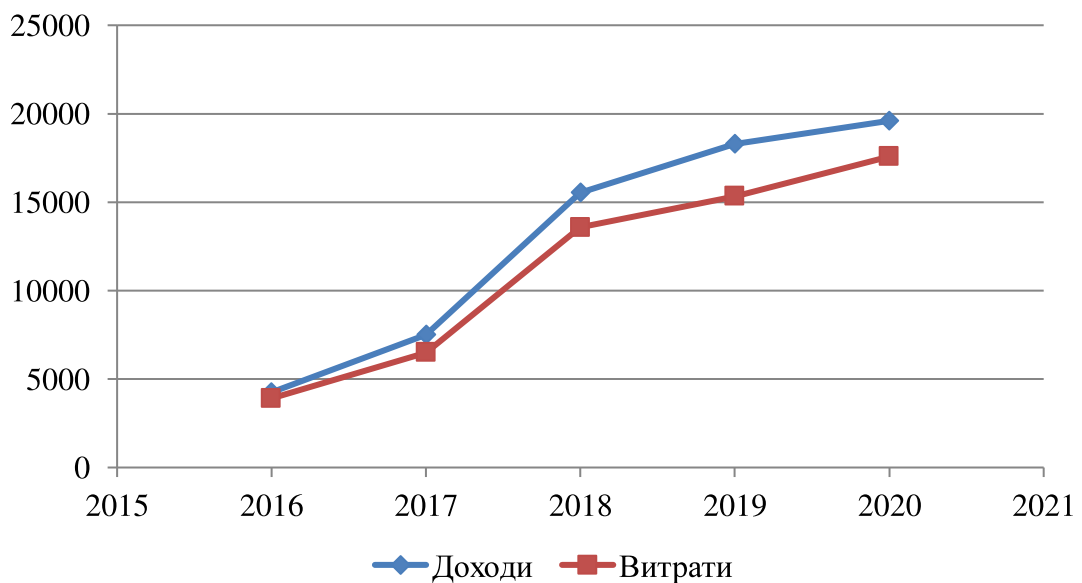


Рисунок 2.2 – Динаміка доходів і витрат, тис. грн.

Спостерігається щорічне підвищення як доходів, так і витрат ПП «Міко-Експрес». Позитивним є щорічне збільшення різниці між сукупними доходами і сукупними витратами підприємства з 2016 р. по 2019 р, що обумовлює зростання величини прибутку, і негативним є зменшення цієї різниці у 2020 р., що викликало зниження прибутку.

Разом доходи підприємства підвищилися з 4250,3 тис. грн. у 2016 р. до 19599,1 тис. грн. у 2020 р., тобто в 4,6 раза, що представлено у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2 – Склад і структура доходів

| Показник | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------|
| 1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн. | 4075,9 | 6939,6 | 10908 | 13372,8 | 15246,8 | 1874 |
| % | 95,90 | 92,30 | 70,13 | 73,13 | 77,79 | 4,66 |
| 2. Інші операційні доходи, тис. грн. | 166,8 | 247 | 3708,7 | 4428,2 | 4352,3 | -75,9 |
| % | 3,92 | 3,29 | 23,84 | 24,21 | 22,21 | -2 |
| 3. Інші доходи, тис. грн. | 7,6 | 331,9 | 937,3 | 486,7 | 0 | -486,7 |
| % | 0,18 | 4,41 | 6,03 | 2,66 | 0 | -2,66 |
| Разом доходи, тис. грн. | 4250,3 | 7518,5 | 15554,2 | 18287,7 | 19599,1 | 1311,4 |
| % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 0 |

У 2020 р. в порівнянні з попереднім роком доходи збільшилися на 1311,4 тис. грн.

В структурі доходів переважає чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), проте його частка зменшилася з 95,9 % у 2016 р. до 70,13 % у 2018 р., потім зросла до 77,79 % у 2020 р.

Частка інших операційних доходів зросла з 3,92 % у 2016 р. до 24,21 % у 2019 р., і знизилася до 22,21 % у 2020 р. Частка інших доходів збільшилася з 0,18 % у 2016 р. до 6,03 % у 2018 р. і знизилася до 0 % у 2020 р.

Склад і структура витрат представлені у таблиці 2.3.

Таблиця 2.3 – Склад і структура витрат

| Показник | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------|
| 1. Інші операційні витрати, тис. грн. | 3904,8 | 6421,6 | 11999,4 | 14946,7 | 15203,7 | 257 |
| % | 99,95 | 98,75 | 88,39 | 97,49 | 86,5 | -10,99 |
| 2. Інші витрати, тис. грн. | 2,1 | 81,3 | 1576,4 | 384,2 | 2371,9 | 1987,6 |
| % | 0,05 | 1,25 | 11,61 | 2,51 | 13,5 | 10,99 |
| Разом витрати, тис. грн. | 3906,9 | 6502,9 | 13575,8 | 15330,9 | 17575,6 | 2244,7 |
| % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 0 |

Разом витрати зросли з 3906,9 тис. грн. у 2016 р. до 17575,6 тис. грн. у 2020 р., тобто в 4,5 раза. У 2020 р. в порівнянні з попереднім роком витрати збільшилися на 2244,7 тис. грн.

В структурі витрат переважають інші операційні витрати, їх частка зменшилася з 99,95 % у 2016 р. до 88,39 % у 2018 р., потім зросла до 97,49 % у 2019 р. та знизилася до 86,5 % у 2020 р. Частка інших витрат підвищилася з 0,05 % у 2016 р. до 11,61 % у 2018 р., потім знизилася до 2,51 % у 2019 р. та зросла до 13,5 % у 2020 р.

Витрати на 1 грн. доходів знизилися з 0,92 грн. у 2016 р. до 0,84 грн. у 2020 р., що свідчить про позитивну тенденцію зниження витратоємності діяльності підприємства, але негативним є підвищення їх рівня до 0,9 у 2020 р. (табл. 2.4). Динаміка витрат на 1 грн. доходів представлена на рисунку 2.3.

Таблиця 2.4 – Витрати на 1 грн. доходів

| Показник | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------|
| 1. Доходи, тис. грн. | 4250,3 | 7518,5 | 15554,2 | 18287,7 | 19599,1 | 1311,4 |
| 2. Витрати, тис. грн. | 3906,9 | 6502,9 | 13575,8 | 15330,9 | 17575,6 | 2244,7 |
| 3. Витрати на 1 грн. доходів, грн. | 0,92 | 0,86 | 0,87 | 0,84 | 0,90 | 0,06 |

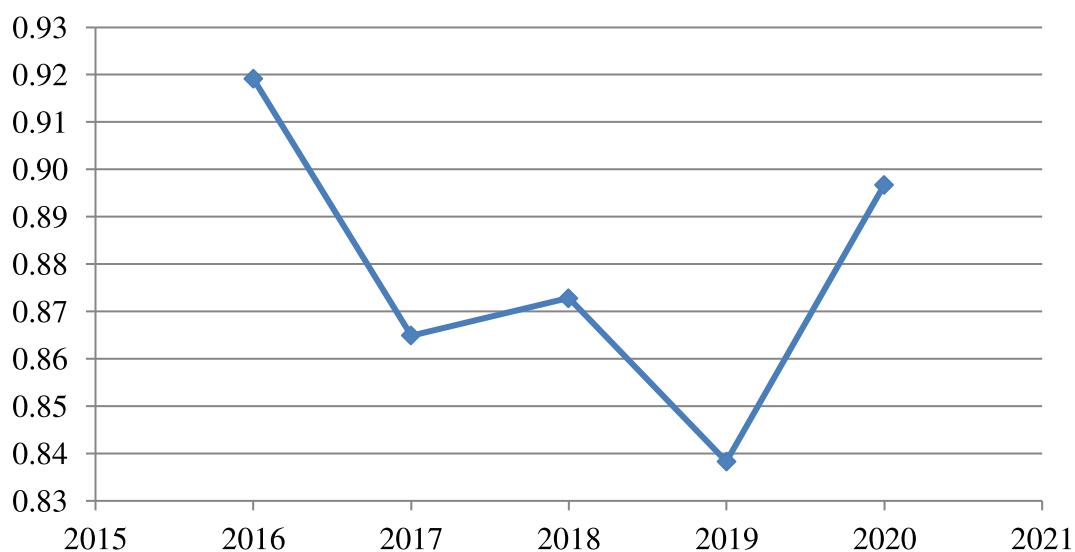


Рисунок 2.3 – Динаміка витрат на 1 грн. доходів, грн.

Підприємством отриманий фінансовий результат до оподаткування і чистий прибуток (див. табл. 2.1). Дуже позитивним є зростання фінансового результату до оподаткування з 343,4 тис. грн. у 2016 р. до 2956,8 тис. грн. у 2019 р., тобто в 8,61 раза і збільшення чистого прибутку з 281,6 тис. грн. у 2016 р. до 2424,6 тис. грн. у 2019 р., тобто в 8,61 раза. Але негативним є зменшення цих показників на 933,3 тис. грн. і на 765,3 тис. грн. відповідно у 2020 р. Динаміка цих показників представлена на рисунку 2.4. Зменшення кінцевих результатів діяльності підприємства у 2020 р. обумовлено високими темпами росту його витрат.

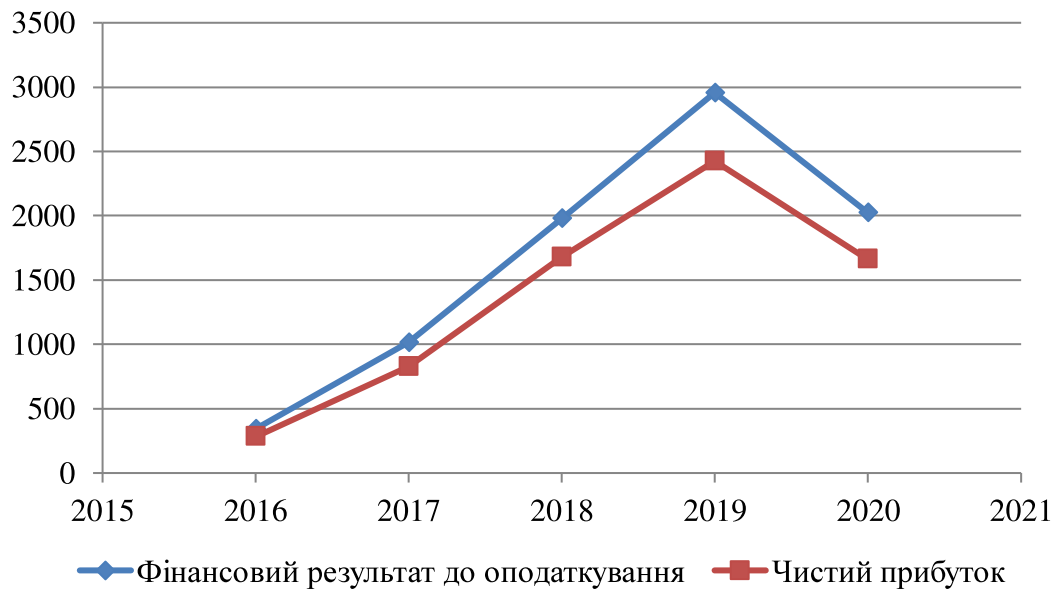


Рисунок 2.4 – Динаміка фінансового результату до оподаткування і чистого прибутку, тис. грн.

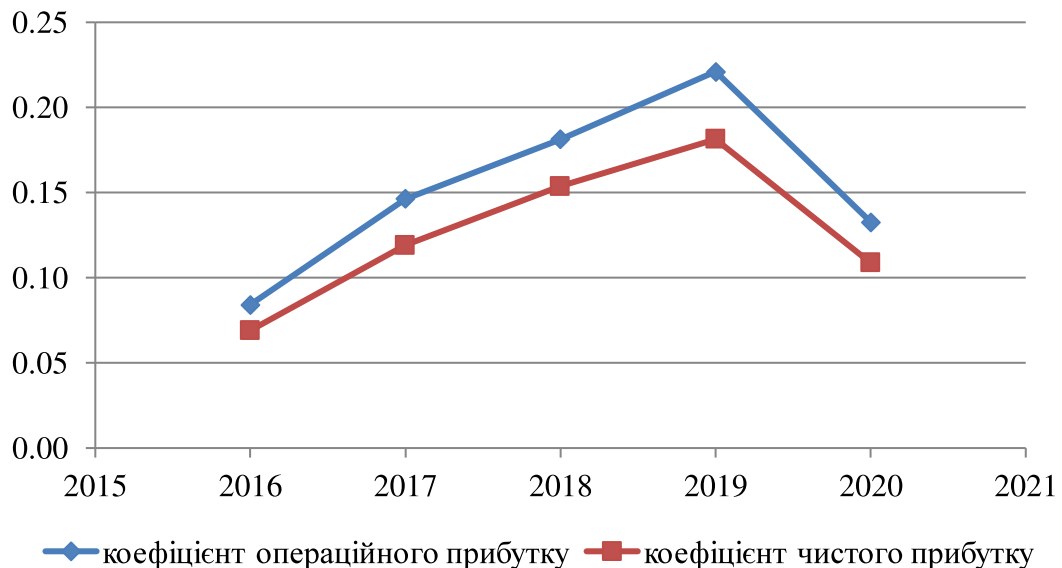
Оцінку результативності діяльності підприємства надають коефіцієнти доходності. Показники доходності для ПП «Міко-Експрес» представлені у таблиці 2.5.

Таблиця 2.5 – Показники доходності підприємства

| Показники | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 р. |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------------|
| 1. Коефіцієнт росту валових продажів | 0,7642 | 0,7026 | 0,5719 | 0,2259 | 0,1401 | -0,0858 |
| 2. Коефіцієнт операційного прибутку | 0,0843 | 0,1463 | 0,1814 | 0,2211 | 0,1327 | -0,0884 |
| 3. Коефіцієнт чистого прибутку | 0,0691 | 0,1191 | 0,1537 | 0,1813 | 0,1088 | -0,0725 |

Коефіцієнт росту валових продажів – це відношення різниці чистого доходу від реалізації продукції за звітний рік і за попередній до чистого доходу за попередній рік. Коефіцієнт операційного прибутку – це відношення фінансового результату до оподаткування до чистого доходу від реалізації продукції. Коефіцієнт чистого прибутку – це відношення чистого прибутку до чистого доходу від реалізації продукції. Негативна динаміка цих показників пов'язана зі скороченням темпів росту чистого доходу і зменшенням прибутків підприємства.

Динаміка коефіцієнтів операційного і чистого прибутку представлена на рисунку 2.5.



Рисунк 2.5 – Динаміка коефіцієнтів операційного і чистого прибутку

Чистий дохід від реалізації продукції зростає за роками, проте темпи його росту знижуються, про що свідчить зменшення коефіцієнта росту валових продажів. Коефіцієнт операційного прибутку збільшується з 0,0843 у 2016 р. до 0,2211 у 2019 р. та знижується до 0,1327 у 2020 р. Відбувається також зростання коефіцієнту чистого прибутку з 0,0691 у 2016 р. до 0,1813 у 2019 р. та зменшення до 0,1088 у 2020 р. Зниження цих фінансових показників показує погіршення результатів роботи підприємства.

2.3 Аналіз персоналу підприємства

Ефективність діяльності ПП «Міко-Експрес» напряму залежить від роботи її співробітників, їх професійності, ініціативності, активності. Протягом 2018 р. і 2019 р. склад і чисельність персоналу не змінювалася. У 2020 р. відбулося збільшення чисельності працівників у зв'язку з розширенням діяльності.

Склад працівників ПП «Міко-Експрес» за відділами і сферами діяльності наведено у таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 – Середньооблікова чисельність і склад персоналу за відділами і сферами діяльності

| Персонал | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 р. |
|---|---------|---------|---------|---------------------------------|
| 1. Директор | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 2. Відділ якості | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 3. Відділ транспортування наливних вантажів | 3 | 3 | 3 | 0 |
| 4. Відділ транспортування фасованих вантажів | 3 | 3 | 4 | 1 |
| 5. Відділ інтермодальних перевезень | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 6. Відділ продажів | 5 | 5 | 7 | 2 |
| 7. IT відділ | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 8. HR відділ | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 9. Бухгалтерія | 3 | 3 | 3 | 0 |
| Разом | 19 | 19 | 24 | 5 |

Структура персоналу ПП «Міко-Експрес» за відділами і сферами діяльності наведена у таблиці 2.7.

Таблиця 2.7 – Структура персоналу за відділами і сферами діяльності

| Персонал | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 р. |
|---|---------|---------|---------|---------------------------------|
| 1. Директор | 5,26 | 5,26 | 4,17 | -1,09 |
| 2. Відділ якості | 5,26 | 5,26 | 8,33 | 3,07 |
| 3. Відділ транспортування наливних вантажів | 15,79 | 15,79 | 12,50 | -3,29 |
| 4. Відділ транспортування фасованих вантажів | 15,79 | 15,79 | 16,66 | 0,87 |
| 5. Відділ інтермодальних перевезень | 5,26 | 5,26 | 8,33 | 3,07 |
| 6. Відділ продажів | 26,33 | 26,33 | 29,17 | 2,84 |
| 7. IT відділ | 5,26 | 5,26 | 4,17 | -1,09 |
| 8. HR відділ | 5,26 | 5,26 | 4,17 | -1,09 |
| 9. Бухгалтерія | 15,79 | 15,79 | 12,50 | -3,29 |
| Разом | 100 | 100 | 100 | 0 |

Середньооблікова чисельність працівників у 2020 р. в порівнянні з 2019 р. зросла з 19 осіб до 24 осіб.

По одній особі збільшення відбулося у відділах якості, транспортування фасованих вантажів і відділі інтермодальних перевезень; на 2 особи збільшилася чисельність працівників відділу продажів.

Найбільша кількість працівників працює у відділі продажів (7 осіб у 2020 р.), їх питома вага зросла з 26,33 % у 2019 р. до 29,17 % у 2020 р.

Чисельність працівників відділу транспортування наливних вантажів не змінилася, а їх питома вага зменшилася на 3,29 %. Питома вага працівників відділів якості і інтермодальних перевезень збільшилася на 3,07 % в кожному.

За всі досліджувані 5 років чисельність працівників збільшилася з 9 осіб у 2016-2017 рр. до 24 осіб у 2020 р., тобто в 2,7 раза.

Динаміка чисельності персоналу за останні 5 років наведена на рисунку 2.6.

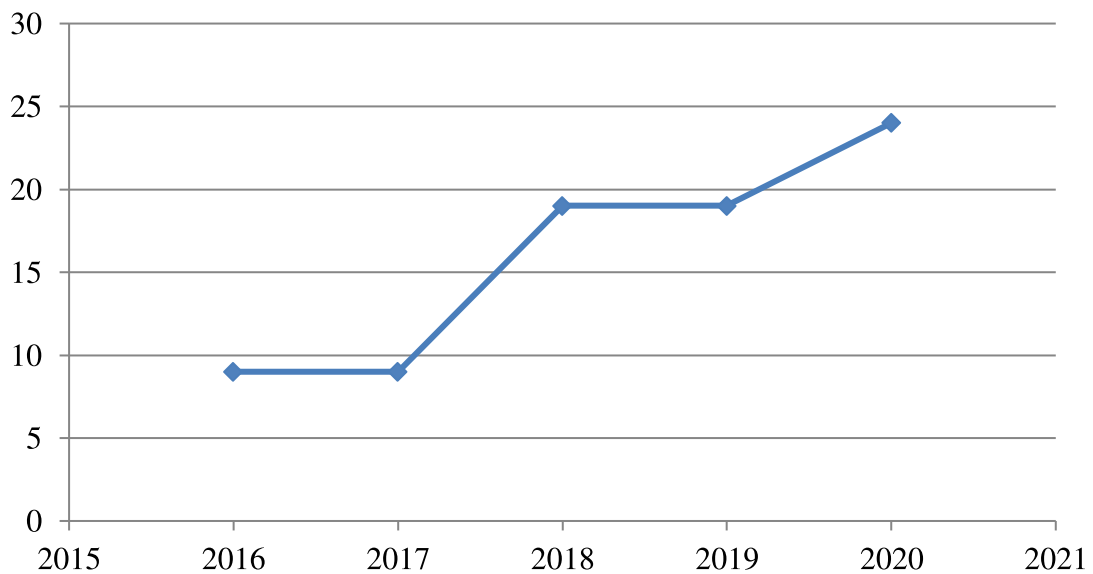


Рисунок 2.6 – Динаміка чисельності персоналу, осіб

Ефективність використання персоналу оцінюється показником продуктивності праці, який розраховується відношенням чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) до середньооблікової чисельності працівників підприємства. Цей показник показує, скільки тисяч гривень чистого доходу приходить на одну особу.

Динаміка продуктивності праці на підприємстві представлена у таблиці 2.8 і на рисунку 2.7.

Таблиця 2.8 – Продуктивність праці персоналу ПП «Міко-Експрес»

| Показники | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 р. |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------------|
| 1. Чистий дохід від реалізації продукції, тис. грн. | 4075,9 | 6939,6 | 10908,2 | 13372,8 | 15246,8 | 1874 |
| 2. Середньооблікова чисельність персоналу, осіб | 9 | 9 | 19 | 19 | 24 | 5 |
| 3. Продуктивність праці, тис. грн. / особу | 452,88 | 771,07 | 574,12 | 703,83 | 635,28 | -68,55 |

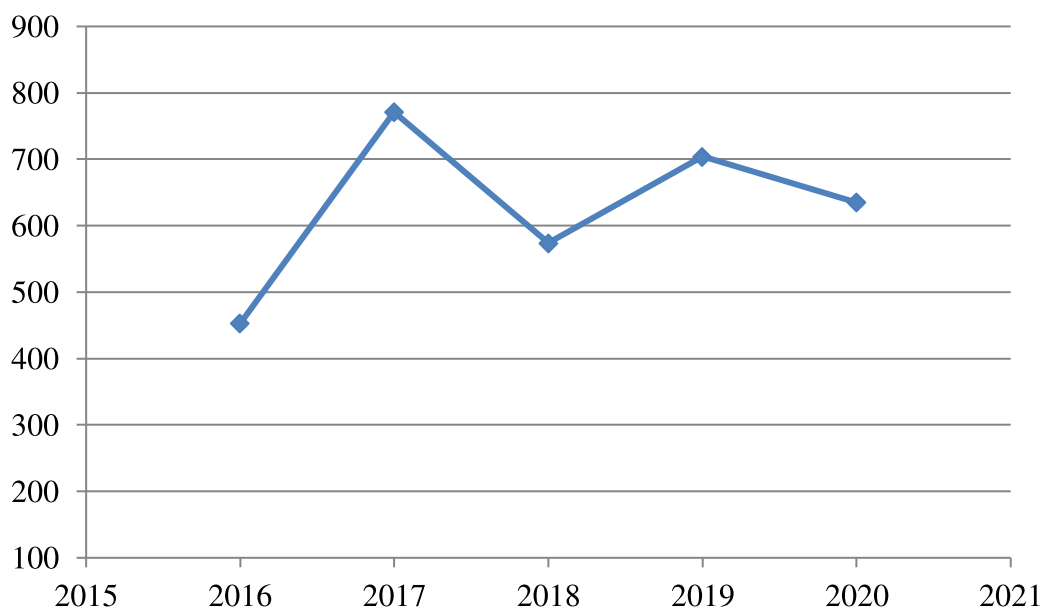


Рисунок 2.7 – Динаміка продуктивності праці, тис. грн./особу

Продуктивність праці у 2017 р. в порівнянні з 2016 р. зросла внаслідок збільшення чистого доходу підприємства. У 2017 р. значно підвищилася чисельність працівників, в порівнянні з попереднім роком вона зросла на 10 осіб або на 111,1 %. Це спричинило зменшення продуктивності праці до 574,12 тис. грн./особу в порівнянні з продуктивністю попереднього року

771,07 тис. грн./особу. У 2019 р. в порівнянні з 2018 р. продуктивність праці знову зросла внаслідок збільшення чистого доходу підприємства. У 2020 р. знову підвищилася чисельність працівників, в порівнянні з попереднім роком вона зросла на 5 осіб або на 26,3 %. Це спричинило зменшення продуктивності праці на 68,55 тис. грн./особу до 635,28 тис. грн./особу в порівнянні з продуктивністю попереднього року 703,83 тис. грн./особу.

Таким чином, ефективність використання персоналу ПП «Міко-Експрес» зменшувалася у 2018 р. і в 2020 р.

2.4 Аналіз балансу підприємства

Фінансовий стан – це поняття, що характеризує забезпеченість організації фінансовими ресурсами такого складу і в тій кількості, що дозволило б нормально функціонувати суб'єкту господарювання, їх розміщення і ефективне використання. Фінансовий стан характеризується діловою активністю, ліквідністю, платоспроможністю, фінансовою стійкістю, прибутковістю. Для оцінки фінансового стану підприємства слід продіагностувати групи показників, розрахунок яких ведеться на основі даних балансу. Баланс складається з пасиву, в якому відображено джерела формування фінансових ресурсів, і активу, що відображає майно підприємства.

Джерелами формування фінансових ресурсів є власні і прирівняні до них кошти, а саме це власний капітал, довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення, а також поточні зобов'язання. Джерела формування фінансових ресурсів відображаються в пасиві балансу підприємства.

Розмір власного капіталу і зобов'язань ПП «Міко-Експрес» наведено у таблиці 2.9.

Таблиця 2.9 – Джерела фінансових ресурсів підприємства, тис. грн.

| Показники | 1.01.16 | 1.01.17 | 1.01.18 | 1.01.19 | 1.01.20 | 1.01.21 | Відх. 1.01.21 від 1.01.20 | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------|---------|
| | | | | | | | абс. | відн, % |
| 1. Власний капітал | 598,8 | 987,2 | 2603,5 | 3810,1 | 6258,4 | 7946,1 | 1687,7 | 26,97 |
| 1.1. Зареєстрований (пайовий) капітал | 10 | 10 | 800 | 800 | 800 | 800 | 0 | 0 |
| 1.2. Нерозподілений прибуток | 588,8 | 977,2 | 1803,5 | 3010,1 | 5458,4 | 7146,1 | 1687,7 | 30,92 |
| 2. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Поточні зобов'язання | 8662,7 | 9281,1 | 20224,7 | 13723,3 | 23532,6 | 42354,5 | 18821,9 | 79,98 |
| 3.1. Короткострокові кредити банків | 0 | 0 | 0 | 0 | 1784,7 | 1693,2 | -91,5 | -5,13 |
| 3.2. Поточна креди- торська заборгова- ність за товари, роботи, послуги | 8662,7 | 9274,3 | 20009,5 | 13344,6 | 20839,9 | 39625,0 | 18785,1 | 90,14 |
| 3.3. Поточна креди- торська заборгова- ність за розрахунка- ми з бюджетом | 0 | 0 | 194 | 310,4 | 488 | 276,1 | -211,9 | -43,42 |
| 3.4. Поточна креди- торська заборгова- ність за розрахунка- ми зі страхування | 0 | 0 | 1,6 | 4,9 | 2 | 4,8 | 2,8 | 140,0 |
| 3.5. Поточна креди- торська заборгова- ність за розрахунка- ми з оплати праці | 0 | 6,8 | 19,6 | 43,2 | 43,5 | 58,7 | 15,2 | 34,94 |
| 3.6. Інші поточні зобов'язання | 0 | 0 | 0 | 20,2 | 374,5 | 696,7 | 322,2 | 86,03 |
| Баланс | 9261,5 | 10268,3 | 22828,2 | 17533,4 | 29791 | 50300,6 | 20509,6 | 68,84 |

Динаміка власного капіталу і зобов'язань підприємства представлена на рисунку 2.8.

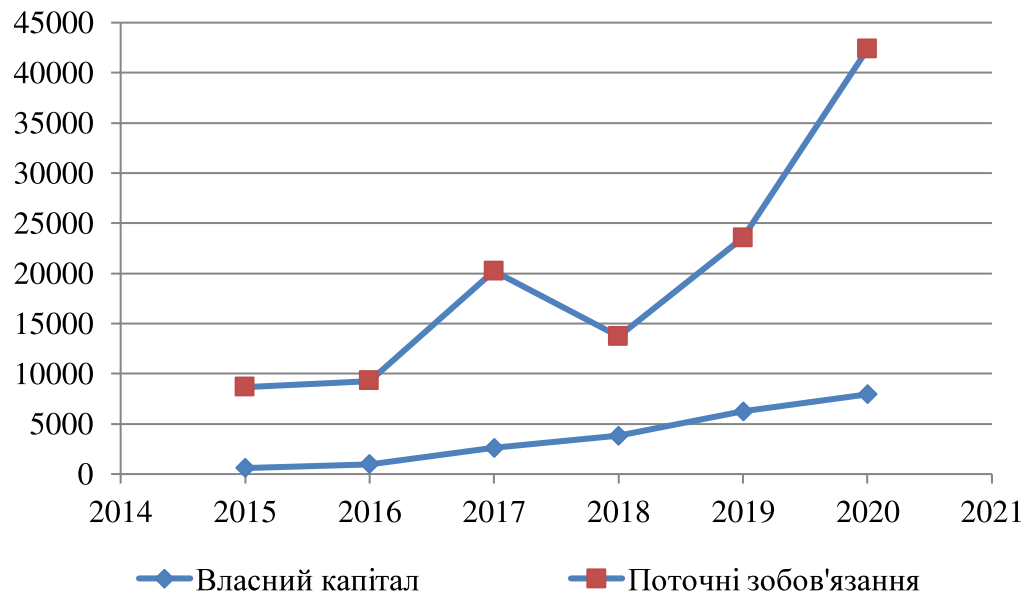


Рисунок 2.8 – Динаміка власного капіталу і зобов'язань підприємства

Аналіз структури джерел фінансових ресурсів наведено в таблиці 2.10.

Досліджуючи дані, приведені в таблицях 2.9 і 2.10 зробимо висновки.

Загальна сума фінансових ресурсів зросла з 9261,5 тис. грн. на 1.01.16 р. до 50300,6 тис. грн. на 1.01.2021 р., протягом 2020 р. вона збільшилася на 20509,6 тис. грн. або на 68,84 %. Величина власного капіталу зросла з 598,8 тис. грн. на 1.01.16 р. до 7946,1 тис. грн. на 1.01.2021 р., протягом 2020 р. вона збільшилася на 1687,7 тис. грн. або на 26,97 %. Нормою для успішної, рентабельної роботи підприємства, його фінансової стійкості є ситуація, за якої власний капітал становить більшу частину його фінансових ресурсів. У ПП «Міко-Експрес» частка власного капіталу в загальній сумі фінансових ресурсів низька – менше 25 %; проте вона зростала з 6,47 % на початок 2016 р. до 21,73 % на початок 2019 року, а потім знизилася до 15,8 % на початок 2021 року. Це набагато нижче нормативних значень (50 %) і свідчить про залежність підприємства від позикового капіталу.

Таблиця 2.10 – Структура джерел фінансових ресурсів підприємства, %

| Показники | 1.01.16 | 1.01.17 | 1.01.18 | 1.01.19 | 1.01.20 | 1.01.21 | Відх. 1.01.21 від 1.01.20 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------------|
| 1. Власний капітал | 6,47 | 9,61 | 11,40 | 21,73 | 21,01 | 15,80 | -5,21 |
| 1.1. Зареєстрований (пайовий) капітал | 0,11 | 0,10 | 3,50 | 4,56 | 2,69 | 1,59 | -1,10 |
| 1.2. Нерозподілений прибуток | 6,36 | 9,52 | 7,90 | 17,17 | 18,32 | 14,21 | -4,11 |
| 2. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення | 0,00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 |
| 3. Поточні зобов'язання | 93,53 | 90,39 | 88,60 | 78,27 | 78,99 | 84,20 | 5,21 |
| 3.1. Короткострокові кредити банків | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 5,99 | 3,37 | -2,62 |
| 3.2. Поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги | 93,53 | 90,32 | 87,65 | 76,11 | 69,95 | 78,77 | 8,82 |
| 3.3. Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з бюджетом | 0 | 0,00 | 0,85 | 1,77 | 1,64 | 0,55 | -1,09 |
| 3.4. Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками зі страхування | 0 | 0,00 | 0,01 | 0,03 | 0,01 | 0,01 | 0,00 |
| 3.5. Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з оплати праці | 0 | 0,07 | 0,09 | 0,25 | 0,14 | 0,12 | -0,02 |
| 3.6. Інші поточні зобов'язання | 0 | 0 | 0 | 0,12 | 1,26 | 1,38 | 0,12 |
| Баланс | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 0 |

Довгострокових зобов'язань підприємство не має.

Величина поточних зобов'язань ПП «Міко-Експрес» зросла з 8662,7 тис. грн. на початок 2016 року до 42354,5 тис. грн. на початок 2021 року. Частка

поточних зобов'язань зменшилася з 93,53 % на початок 2016 року до 78,27 % на початок 2019 року і підвищилася до 84,2 % на початок 2021 року. Протягом 2020 р. поточні зобов'язання збільшилися на 18821,9 тис. грн., тобто на 79,98 %, їх частка зросла на 5,21 %. В складі поточних зобов'язань найбільшу величину і частку має поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги; питома вага цієї складової знизилася з 93,53 % на 1.01.16 р. до 69,95 % на 1.01.20 р. та підвищилася до 78,77 % на 1.01.21 р.

Фінансовий стан залежить не тільки від складу і структури джерел фінансових ресурсів, але і від їх розміщення і використання для придбання майна – активів підприємства.

Дані, що характеризують динаміку активів ПП «Міко-Експрес» представлені в таблиці 2.11. Необоротні активи зростали з 131,8 тис. грн. на 1.01.16 р. до 588,5 тис. грн. на 1.01.19 р., потім зменшилися до 417,3 на 1.01.21 р. Оборотні активи щорічно зростали 9129,7 тис. грн. на 1.01.16 р. до 22274,4 тис. грн. на 1.01.18 р., далі зменшилися до 16944,9 тис. грн. на 1.01.19 р. і зросли до 49883,3 тис. грн. на 1.01.21 р. Протягом 2020 року сума необоротних коштів зменшилася на 124,8 тис. грн. або на 23,02 %, сума оборотних коштів зросла на 20634,4 тис. грн., тобто на 70,55 %.

Таблиця 2.11 – Активи підприємства, тис. грн.

| Показники | 1.01.16 | 1.01.17 | 1.01.18 | 1.01.19 | 1.01.20 | 1.01.21 | Відх. 1.01.21 від 1.01.20 | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------|---------|
| | | | | | | | абс. | відн, % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. Необоротні активи | 131,8 | 149,6 | 553,8 | 588,5 | 542,1 | 417,3 | -124,8 | -23,02 |
| 1.1. Незавершені капітальні інвестиції | 0 | 0 | 0 | 7,4 | 11,9 | 0 | -11,9 | -100,0 |

Продовження таблиці 2.11

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 1.2. Основні засоби | 131,8 | 149,6 | 553,8 | 581,1 | 530,2 | 417,3 | -112,9 | -21,29 |

| | | | | | | | | |
|---|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2. Оборотні активи | 9129,7 | 10118,7 | 22274,4 | 16944,9 | 29248,9 | 49883,3 | 20634,4 | 70,55 |
| 2.1. Запаси | 0 | 0 | 0 | 29,2 | 29,3 | 1017,3 | 988 | 3372,01 |
| 2.2. Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги | 6247,2 | 6958,6 | 15903 | 9891,3 | 19018,6 | 29538,4 | 10519,8 | 55,31 |
| 2.3. Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом | 0 | 0 | 126,2 | 58,4 | 120,2 | 93,7 | -26,5 | -22,05 |
| 2.4. Інша поточна дебіторська заборгованість | 0 | 0 | 5751 | 6686,2 | 9937,3 | 19099,7 | 9162,4 | 92,20 |
| 2.5. Гроші кошти та їх еквіваленти | 2781,5 | 3047,1 | 299 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.6. Витрати майбутніх періодів | 101 | 113 | 18,5 | 212,6 | 125,9 | 120,9 | -5 | -3,97 |
| 2.7. Інші оборотні активи | 0 | 0 | 176,7 | 67,2 | 17,6 | 13,3 | -4,3 | -24,43 |
| Баланс | 9261,5 | 10268,3 | 22828,2 | 17533,4 | 29791 | 50300,6 | 20509,6 | 68,84 |

В структурі активів питома вага необоротних активів низька – менше 3,5 %; з 1.01.19 р. по 1.01.21 р. вона знизилася з 3,36 % до 0,83 %. Протягом 2020 р. зменшилася питома вага необоротних активів на 0,99 %. Питома вага оборотних активів висока – вище 96 %; з 1.01.19 р. по 1.01.21 р. вона зросла з 96,64 % до 99,17 %. Основною складовою оборотних активів є дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги, частка якої з 1.01.19 р. по 1.01.20 р. збільшилася з 56,41 % до 63,84 % і знизилася до 58,72 % на 1.01.21 р. Також висока питома вага іншої поточної дебіторської заборгованості: 37,97 % на 1.01.21 р. (табл. 2.12).

Таблиця 2.12 – Структура активів підприємства

| Показники | 1.01.16 | 1.01.17 | 1.01.18 | 1.01.19 | 1.01.20 | 1.01.21 | Відх. 1.01.21 від 1.01.20 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------------|
| 1. Необоротні активи | 1,42 | 1,46 | 2,43 | 3,36 | 1,82 | 0,83 | -0,99 |
| 1.1. Незавершені капітальні інвестиції | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,04 | 0,04 | 0,00 | -0,04 |
| 1.2. Основні засоби | 1,42 | 1,46 | 2,43 | 3,32 | 1,78 | 0,83 | -0,95 |
| 2. Оборотні активи | 98,58 | 98,54 | 97,57 | 96,64 | 98,18 | 99,17 | 0,99 |
| 2.1. Запаси | 0 | 0 | 0 | 0,17 | 0,10 | 2,02 | 1,92 |
| 2.2. Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги | 67,45 | 67,77 | 69,66 | 56,41 | 63,84 | 58,72 | -5,12 |
| 2.3. Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом | 0 | 0 | 0,55 | 0,33 | 0,40 | 0,19 | -0,21 |
| 2.4. Інша поточна дебіторська заборгованість | 0 | 0 | 25,19 | 38,14 | 33,36 | 37,97 | 4,61 |
| 2.5. Гроші кошти та їх еквіваленти | 30,04 | 29,67 | 1,31 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.6. Витрати майбутніх періодів | 1,09 | 1,10 | 0,08 | 1,21 | 0,42 | 0,24 | -0,18 |
| 2.7. Інші оборотні активи | 0 | 0 | 0,78 | 0,38 | 0,06 | 0,03 | -0,03 |
| Баланс | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 0 |

В пасиві балансу приватного підприємства «Міко-Експрес» основною складовою є поточні зобов'язання, а саме – поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги, що свідчить про залежність підприємства від позикового капіталу.

В активі балансу основною складовою є оборотні активи, а саме – дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги. Таке становище пов'язано зі специфікою роботи підприємства, так як ПП «Міко-Експрес» отримує доходи від організації перевезень вантажів, а саме покриваючи витрати перевізників, і отримуючи доходи від надання послуг вантажоперевезень.

2.5 Аналіз ліквідності

Важливою характеристикою фінансового стану підприємства є оцінка його ліквідності. Ліквідність балансу – це ступінь покриття боргових зобов'язань підприємства його активами, термін перетворення яких у готівку відповідає терміну погашення платіжних зобов'язань. Аналіз ліквідності підприємства вказує на його спроможність перетворити актив на грошові кошти швидко і без втрат ринкової вартості. При оцінці ліквідності розраховують 3 коефіцієнти:

- 1) коефіцієнт покриття;
- 2) коефіцієнт швидкої ліквідності;
- 3) коефіцієнт абсолютної ліквідності.

Показники ліквідності наведені в таблиці 2.13.

Таблиця 2.13 – Показники ліквідності

| Показники | 01.01. 2016 р. | 01.01. 2017 р. | 01.01. 2018 р. | 01.01. 2019 р. | 01.01. 2020 р. | 01.01. 2021 р. |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Коефіцієнт покриття | 1,0539 | 1,0902 | 1,1013 | 1,2348 | 1,2429 | 1,1778 |
| Коефіцієнт швидкої ліквідності | 1,0423 | 1,0781 | 1,0917 | 1,2122 | 1,2356 | 1,1506 |
| Коефіцієнт абсолютної ліквідності | 0,3211 | 0,3283 | 0,0148 | 0 | 0 | 0 |

Динаміка показників ліквідності представлена на рисунку 2.9.

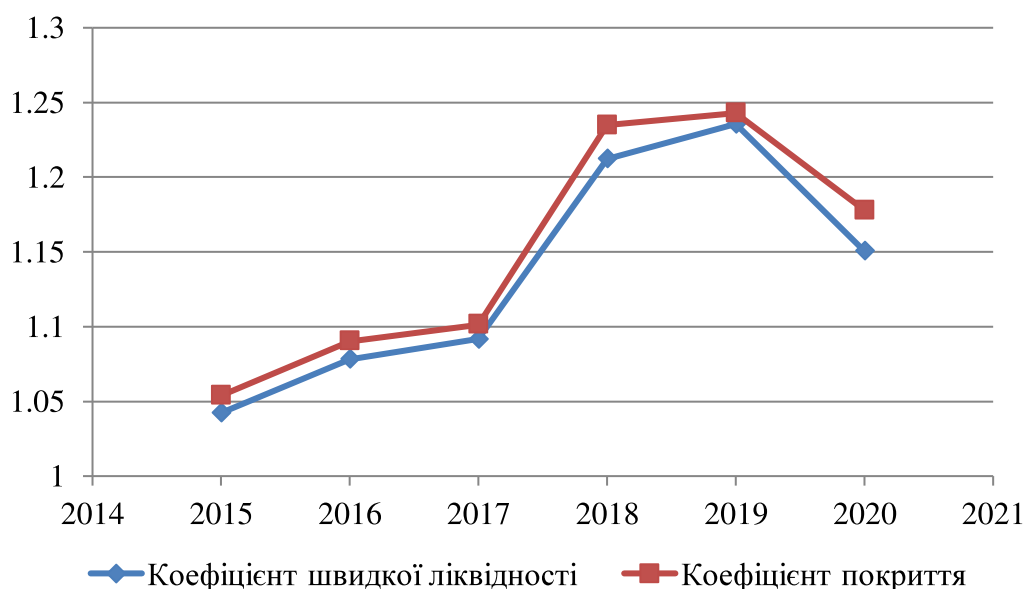


Рисунок 2.9 – Динаміка показників швидкої ліквідності і покриття

Нульові значення коефіцієнта абсолютної ліквідності в останні 2 роки свідчать про відсутність грошових коштів і неможливість негайного покриття поточних зобов'язань. Позитивною тенденцією є поступове збільшення показників покриття та швидкої ліквідності з 1.01.16 р. до 1.01.20 р.: коефіцієнт покриття зріс від 1,0539 до 1,2429, коефіцієнт швидкої ліквідності збільшився від 1,0423 до 1,2356, але негативним є їх зменшення до 1,1778 та 1,1506 відповідно на 1.01.21 р.

Тільки коефіцієнт швидкої ліквідності вище нормативного значення (більше 1), коефіцієнт покриття і коефіцієнт абсолютної ліквідності нижче нормативних значень (2 і 0,2 відповідно), з цього слідує висновок, що ліквідність ПП «Міко-Експрес» є незадовільною.

2.6 Аналіз довгострокової платоспроможності

З позиції довгострокової перспективи фінансова стійкість підприємства характеризується структурою джерел залучення коштів, залежністю від зовнішніх інвесторів та кредиторів.

Джерелами коштів підприємства є власний та позиковий капітал. Співвідношення між цими величинами дозволяє оцінити довгострокову платоспроможність.

При цьому аналізі використовують наступні коефіцієнти:

- 1) коефіцієнт концентрації власного капіталу;
- 2) коефіцієнт концентрації залученого капіталу;
- 3) коефіцієнт співвідношення залученого і власного капіталу.

Показники довгострокової платоспроможності наведені в таблиці 2.14.

Таблиця 2.14 – Показники довгострокової платоспроможності

| Показники | 01.01. 2016 р. | 01.01. 2017 р. | 01.01. 2018р. | 01.01. 2019 р. | 01.01. 2020 р. | 01.01. 2021 р. |
|---|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Коефіцієнт концентрації власного капіталу | 0,0647 | 0,0961 | 0,1140 | 0,2173 | 0,2101 | 0,1580 |
| Коефіцієнт концентрації залученого капіталу | 0,9353 | 0,9039 | 0,8860 | 0,7827 | 0,7899 | 0,8420 |
| Коефіцієнт співвідношен ня залученого і власного капіталу | 14,4668 | 9,4014 | 7,7683 | 3,6018 | 3,7602 | 5,3291 |

Динаміка коефіцієнтів довгострокової платоспроможності представлена на рисунку 2.10.

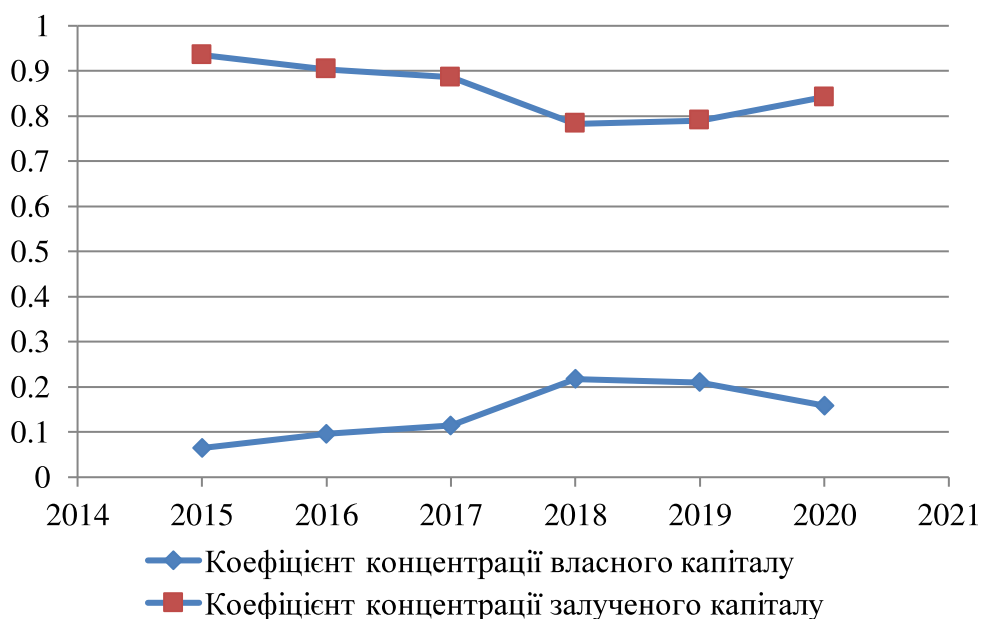


Рисунок 2.10 – Динаміка коефіцієнтів довгострокової платоспроможності

Аналіз довгострокової платоспроможності ПП «Міко-Експрес» показує, що підприємство в процесі свого функціонування спирається на залучений капітал, про що свідчать вищераховані коефіцієнти. Це дає підприємству високий рівень ризику у випадках форс-мажорних ситуацій, що являється негативною тенденцією. Але поступово така тенденція дещо змінюється на користь власного капіталу, про що свідчить підвищення коефіцієнту концентрації власного капіталу з 0,0647 до 0,2101 з початку 2016 р. до початку 2020 р., відповідно зменшення коефіцієнту концентрації залученого капіталу з 0,9353 до 0,7899, але у 2020 р. відбувається зниження коефіцієнту концентрації власного капіталу до 0,158 на 1.01.21 р., відповідно підвищення коефіцієнту концентрації залученого капіталу до 0,842. Доцільним для ПП «Міко-Експрес» є нарощення обсягів власного капіталу з метою зниження залежності від залученого капіталу.

2.7 Аналіз ділової активності підприємства

На балансі підприємства значаться необоротні і оборотні активи. В складі необоротних активів у ПП «Міко-Експрес» знаходяться тільки основні

засоби, їх розмір невеликий, так як досліджуєма організація – компанія експедитор, вона надає послуги з перевезень вантажів.

ПП «Міко-Експрес» – це не виробниче підприємство, відповідно парку машин і устаткування не має.

Так як ПП «Міко-Експрес» – експедиторська компанія, то для здійснення послуг по перевезенню вантажів організація замовляє транспорт у інших підприємств-перевізників.

Первісна і залишкова вартість основних засобів досліджуваного підприємства представлена у таблиці 2.15 і на рисунку 2.11.

Таблиця 2.15 – Аналіз вартості основних засобів та їх зносу

| Показники | 1.01.16 | 1.01.17 | 1.01.18 | 1.01.19 | 1.01.20 | 1.01.21 | Відх. 1.01.21 від 1.01.20 | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------------|------------|
| | | | | | | | абс. | відн, % |
| 1. Первісна вартість основних засобів, тис. грн. | 250,2 | 298,6 | 733,6 | 985,8 | 1110,7 | 1537,4 | 426,7 | 38,42 |
| 2. Залишкова вартість основних засобів, тис. грн. | 131,8 | 149,6 | 553,8 | 581,1 | 530,2 | 417,3 | -112,9 | -21,29 |
| 3. Знос, тис. грн. | 118,4 | 149 | 179,8 | 404,7 | 580,5 | 1120,1 | 539,6 | 92,95 |
| 4. Коефіцієнт зносу | 0,4732 | 0,4990 | 0,2451 | 0,4105 | 0,5226 | 0,7286 | 0,206 | - |

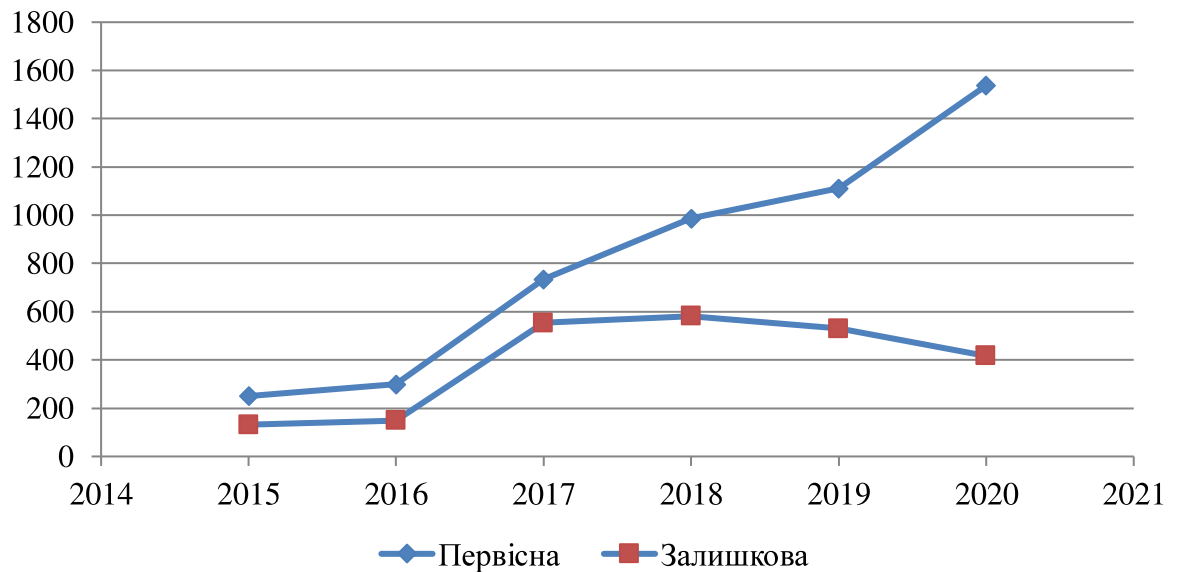


Рисунок 2.11 – Первісна і залишкова вартість основних засобів, тис. грн.

Первісна вартість основних засобів щорічно зростає, залишкова вартість зросла у 2017 р., а протягом наступних років або незначно зростає, або навіть зменшується (у 2019-2020 рр.) через значні величини зносу основних засобів. Протягом 2017 р. коефіцієнт зносу зменшився з 0,449 до 0,2451, в наступні роки він знову зріс і на 1.01.21 р. склав 0,7286, що значно вище 50 %.

Величина оборотних активів ПП «Міко-Експрес» значно вища, ніж величина необоротних активів, наприклад на початок 2021 р. – в 119,5 раза (див. табл. 2.11).

Ефективність використання оборотних активів залежить від величини їх оборотності. Чим вищий коефіцієнт оборотності і менший термін одного обороту, тим ефективніше використовуються оборотні засоби на підприємстві. Ці показники розраховані на основі вихідних даних, наведених в таблиці 2.16.

Динаміка середньорічного розміру оборотних активів представлена на рисунку 2.12.

Таблиця 2.16 – Показники реалізованої продукції і середньорічних рівнів оборотних активів

| Показники | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 р. |
|--|---------|----------|----------|----------|----------|------------------------------------|
| 1. Реалізована продукція, тис. грн. | 4075,9 | 6939,6 | 10908 | 13372,8 | 15246,8 | 1874 |
| 2. Середньорічний розмір оборотних активів, тис. грн. | 9624,2 | 16196,55 | 19609,65 | 23096,9 | 39566,1 | 16469,2 |
| 3. Середньорічний розмір дебіторської заборгованості, тис. грн. | 6602,9 | 14369,4 | 19208,05 | 22856 | 38903,95 | 16047,95 |
| 4. Середньорічний розмір кредиторської заборгованості, тис. грн. | 8971,9 | 14752,9 | 16963,9 | 17538,25 | 30669,0 | 13130,75 |

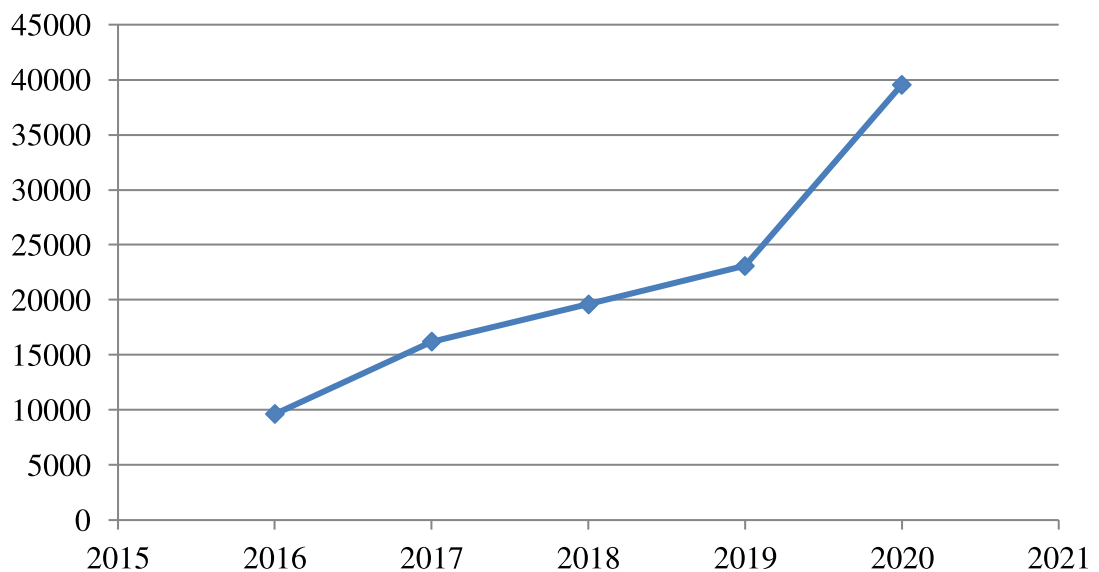


Рисунок 2.12 – Динаміка середньорічного розміру оборотних активів, тис. грн.

Величина оборотних активів у ПП «Міко-Експрес» щорічно зростає, у 2020 р. в порівнянні з 2019 р. – на 16469,2 тис. грн.

Динаміка середньорічного розміру дебіторської і кредиторської заборгованості представлена на рисунку 2.13.

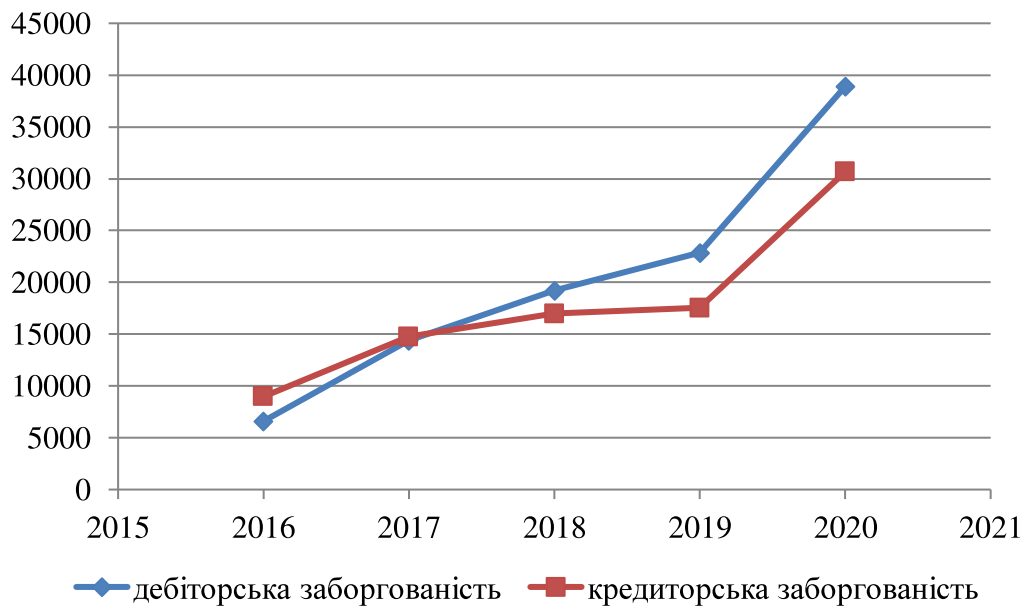


Рисунок 2.13 – Динаміка дебіторської і кредиторської заборгованості, тис. грн.

З 2018 р. по 2020 р. середньорічний розмір дебіторської заборгованості перевищує розмір кредиторської заборгованості.

Ефективність використання оборотних активів характеризується коефіцієнтами оборотності, які показують, скільки обертів роблять оборотні активи за рік, та періодами обороту оборотних активів в днях. Чим вищі коефіцієнти оборотності і чим коротші терміни обороту оборотних активів, тим швидше обертаються оборотні активи і тим ефективніше вони використовуються.

Результати аналізу ефективності використання оборотних активів ПП «Міко-Експрес» представлені у таблиці 2.17.

Таблиця 2.17 – Показники ефективності використання оборотних

активів

| Показники | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------|
| 1. Коефіцієнт оборотності оборотних активів | 0,424 | 0,428 | 0,556 | 0,579 | 0,385 | -0,194 |
| 2. Середній період обороту оборотних активів, дні | 850 | 840 | 647 | 622 | 934 | 312 |
| 3. Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості | 0,617 | 0,483 | 0,568 | 0,585 | 0,392 | -0,193 |
| 4. Середній період погашення дебіторської заборгованості, дні | 583 | 745 | 634 | 615 | 919 | 304 |
| 5. Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості | 0,454 | 0,470 | 0,643 | 0,762 | 0,497 | -0,265 |
| 6. Середній період погашення кредиторської заборгованості, дні | 792 | 765 | 560 | 472 | 724 | 252 |

Позитивним є збільшення коефіцієнту оборотності оборотних активів з 2016 р. по 2019 р. з 0,424 до 0,579 оберти (рис. 2.14). Середній період обороту оборотних активів дуже високий, але він зменшується з 850 днів у 2016 р. до

622 днів у 2019 р. У 2020 р. коефіцієнт оборотності оборотних активів зменшився на 0,194, а період обороту зріс на 312 днів.

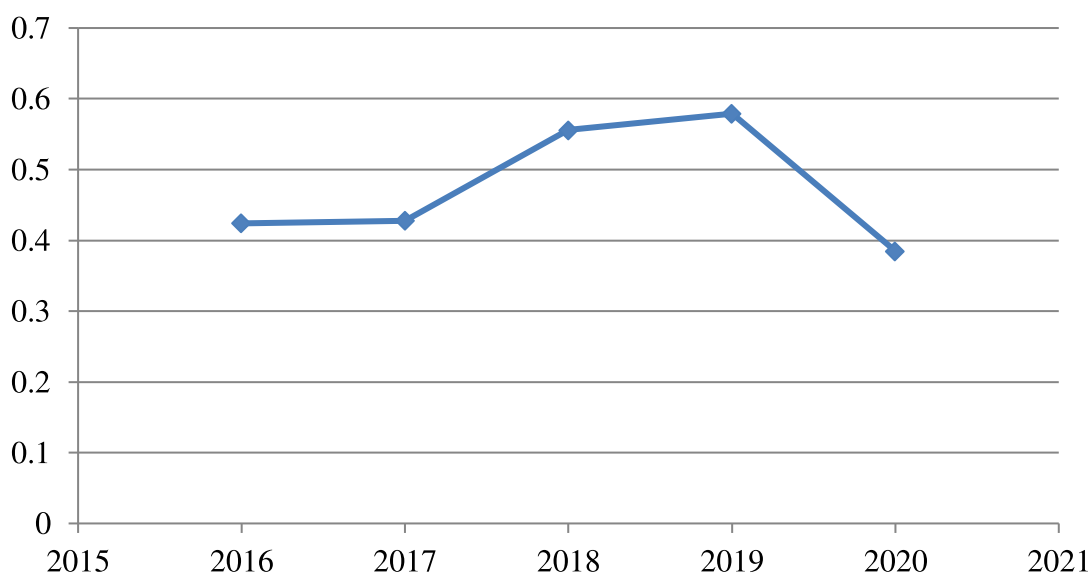


Рисунок 2.14 – Динаміка коефіцієнту оборотності активів

Динаміка коефіцієнтів оборотності дебіторської і кредиторської заборгованості представлена на рисунку 2.15.

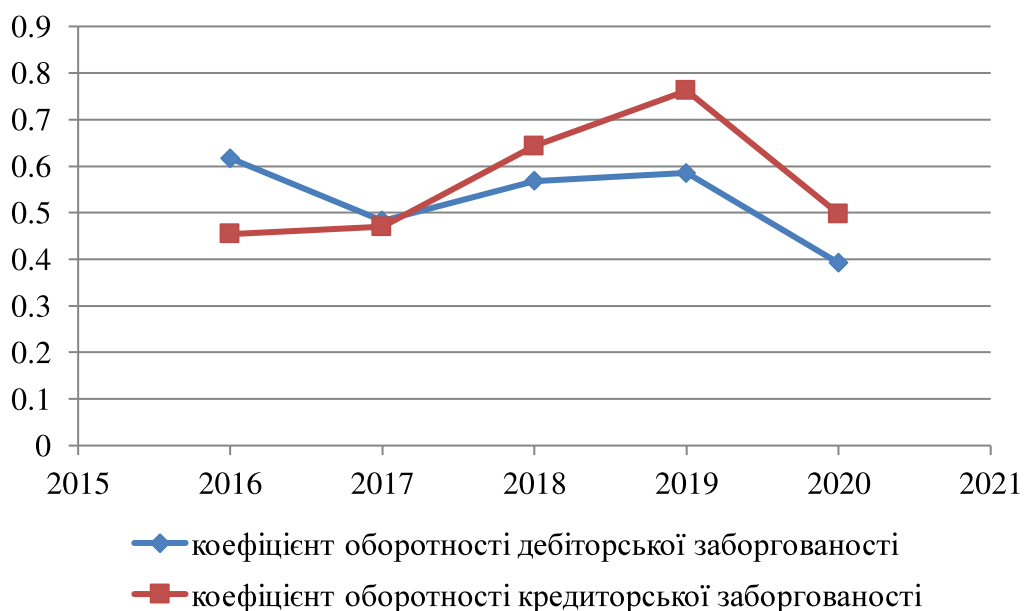


Рисунок 2.15 – Динаміка коефіцієнтів оборотності дебіторської і кредиторської заборгованості

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості з 2018 р. по 2020 р. перевищує коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості, це говорить про те, що дебіторська заборгованість повертається повільніше, ніж кредиторська.

Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості зменшився з 0,617 оборти у 2016 р. до 0,483 оборти у 2017 р., потім збільшився до 0,585 оборти до 2019 р., у 2020 р. він зменшився до 0,392 оборти, що негативно для підприємства. Позитивним є збільшення коефіцієнта кредиторської заборгованості з 0,454 оборти у 2016 р. до 0,762 оборти у 2019 р. і негативним є уповільнення оборотності кредиторської заборгованості у 2020 р. до 0,497 оборти на рік.

Загалом ефективність використання оборотних активів ПП «Міко-Експрес» знизилася у 2020 р. в порівнянні з 2019 р.

2.8 Аналіз прибутковості ПП «Міко-Експрес»

ПП «Міко-Експрес» характеризується підвищенням з 2016 р. по 2019 р. фінансового результату до оподаткування і чистого прибутку і зниженням цих показників у 2020 р. Проте для аналізу прибутковості діяльності слід співставляти прибуток з ресурсами, витратами, доходами, що дасть більш якісну інформацію щодо ефективності діяльності підприємства. Для цього застосовуються показники рентабельності.

При здійсненні аналізу прибутковості слід визначити такі показники прибутковості – показники рентабельності продажів, рентабельності активів і рентабельності власного капіталу, для чого чистий прибуток поділити на чистий дохід від реалізації продукції, активи, власний капітал відповідно.

Вихідні дані для розрахунку показників рентабельності представлені у таблиці 2.18.

Таблиця 2.18 – Показники чистого доходу і прибутку, активів і

власного капіталу підприємства

| Показники | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 |
|--|---------|----------|---------|---------|---------|------------------------------|
| 1. Чистий дохід від реалізації продукції, тис. грн | 4075,9 | 6939,6 | 10908 | 13372,8 | 15246,8 | 1874 |
| 2. Активи, тис. грн | 9764,9 | 16548,25 | 20180,8 | 23662,2 | 40045,8 | 16383,6 |
| 3. Власний капітал, тис. грн. | 793 | 1795,35 | 3206,8 | 5034,25 | 7102,25 | 2068 |
| 4. Чистий прибуток, тис. грн. | 281,6 | 826,3 | 1676,7 | 2424,6 | 1659,3 | -765,3 |

Значення показників рентабельності представлені в таблиці 2.19, а їх динаміка на рисунку 2.16.

Аналіз прибутковості підприємства вказує на ефективність роботи підприємства, всі показники рентабельності є позитивними. Показники рентабельності продажів і активів протягом 2017-2019 рр. збільшуються, але у 2020 р. відбувається їх зниження на 7,25 % і 6,11 % відповідно внаслідок зменшення прибутків підприємства. Рівень цих показників невисокий. Зменшення рентабельності власного капіталу відбувається у 2019-2020 р. через зростання рівня власного капіталу підприємства та зменшення чистого прибутку у 2020 р.

Таблиця 2.19 – Показники рентабельності

| Показники | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | Відх. 2020 р. від 2019 р. |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------------|
| 1. Рентабельність продажів, % | 6,91 | 11,91 | 15,37 | 18,13 | 10,88 | -7,25 |
| 2. Рентабельність активів, % | 2,88 | 4,99 | 8,31 | 10,25 | 4,14 | -6,11 |
| 3. Рентабельність власного капіталу, % | 35,51 | 46,02 | 52,29 | 48,16 | 23,36 | -24,8 |

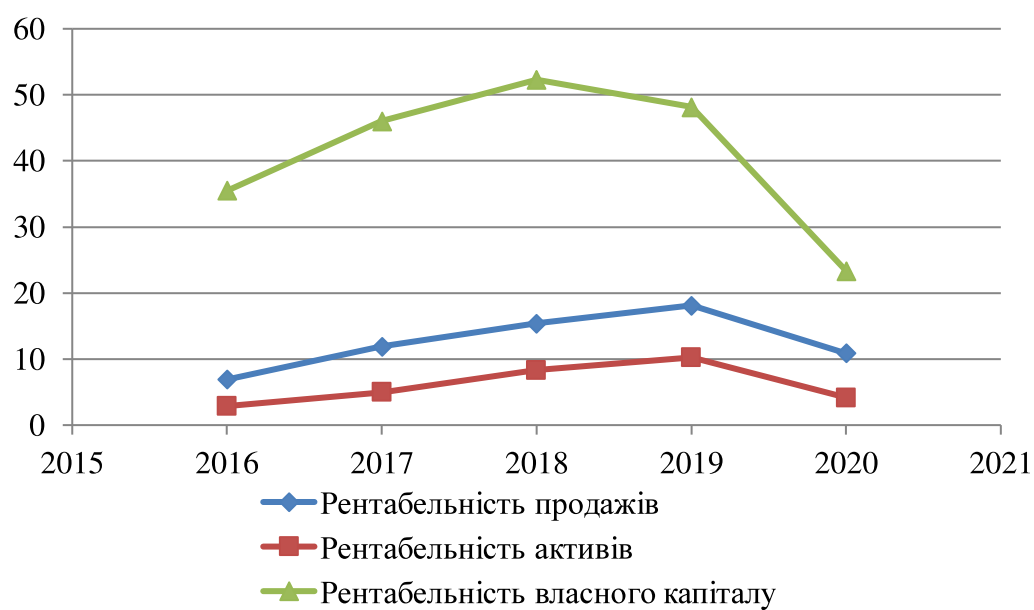


Рисунок 2.16 – Динаміка показників рентабельності, %

Загалом фінансові результати діяльності досліджуваного підприємства і показники рентабельності у 2020 р. знизилися, що свідчить про погіршення результативності діяльності ПП «Міко-Експрес».

3 УПРАВЛІНСЬКІ РІШЕННЯ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПП «МІКО-ЕКСПРЕС»

3.1 Напрями підвищення ефективності надання експедиторських послуг ПП «Міко-Експрес»

Ефективність діяльності будь-якої компанії залежить від величини прибутку підприємства та рівня витрат його діяльності. Звісно, чим вищий прибуток і чим нижчі витрати, тим більш ефективною є робота організації.

Прибуток приватного підприємства «Міко-Експрес» – це різниця між величиною чистого доходу, отриманого від надання експедиторських послуг, і витратами на організацію здійснення цих послуг з боку підприємства. Дохід від реалізації послуг залежить від обсягів укладених угод з клієнтами щодо транспортно-експедиторського обслуговування, від експедиційної комісії за надання послуги. Рівень експедиційної комісії за надання послуги залежить від якості надання послуг, іміджу експедиторської компанії, попиту на послуги та ін. У ПП «Міко-Експрес» чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) щорічно зростає. Цей позитивний факт свідчить, що послуги даного підприємства користується попитом і обсяги укладених угод з надання транспортно-експедиторських послуг зростають. Чисельність працівників ПП «Міко-Експрес» за роками збільшується, компанія розширює свою діяльність.

Для подальшого зростання чистого доходу даного підприємства доцільно:

- збільшувати кількість клієнтів, що користується послугами з вантажоперевезень даної компанії;
- підвищувати якість надання послуг;

- розширювати комплекс послуг, що пропонуються клієнтам;
- поглиблювати співпрацю з постійними клієнтами (особливі умови розрахунків для постійних клієнтів, знижки тощо) з метою збільшення обсягів організації їх вантажоперевезень;
- вживати маркетингові заходи: активна реклама, ефективна тарифна політика.

Однак через зростання витрат у 2020 р. зменшився прибуток досліджуваного підприємства. З метою зменшення витрат ПП «Міко-Експрес» при організації вантажоперевезень доцільно:

- налагоджувати стійкі зв'язки з вантажоперевізниками та іншими учасниками транспортно-експедиторського ринку;
- активно використовувати інформаційні технології та моделі в управлінні;
- вживати заходів з підвищення продуктивності праці працівників, застосовувати ефективні системи мотивування;
- використовувати електронний документообіг;
- використання резервів і прихованих можливостей компанії.

Компанії слід стимулювати роботу своїх працівників в аспекті розширення діяльності, забезпечення якості послуг, підвищення іміджу підприємства.

3.2 Обґрунтування заходів з підвищення ефективності транспортно-експедиторської діяльності ПП «Міко-Експрес»

Підвищення ефективності транспортно-експедиторської діяльності полягає в організації такого рівня обслуговування при наданні експедиторських послуг, щоб отримати суттєві конкурентні переваги, для цього слід підвищувати якість надання послуг, розширювати комплекс надаваних послуг, збільшувати продуктивність роботи по організації вантажоперевезень.

При необхідності перевезення вантажів в умовах нестачі власного транспорту підприємства вимушені звертатися по допомогу до експедиторських організацій, які займаються транспортно-експедиторською діяльністю. Транспортно-експедиторська діяльність здійснюється з метою надання транспортно–експедиційних послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів.

Транспортно-експедиторська компанія може мати власний транспорт, а при його нестачі компанія вирішує це питання шляхом залучення автомашин іншого транспортного підприємства. Таким чином, послуги з перевезення можуть надаватись, як власним, так і найманим транспортом. Транспортно-експедиторська компанія має можливість пропонувати клієнтові різні види транспорту, а також супутні послуги.

Транспортно-експедиторська фірма (або експедитор) заключає з клієнтом угоду, згідно якої зобов'язується за винагороду і за рахунок другої сторони (клієнта - вантажовідправника або вантажоодержувача) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу. Договором можуть бути передбачені обов'язки експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, обраними експедитором або клієнтом, обов'язок експедитора укласти від свого імені або від імені клієнта договір (договори) перевезення вантажу, забезпечити відправку і одержання вантажу, а також інші обов'язки, пов'язані з перевезенням.

Зміст комплексу можливих експедиційних послуг наведено в таблиці 3.1, також визначено тип кожної операції.

Розрізняють такі типи операцій:

- технічні операції, які потребують спеціального устаткування;
- аналітико-організаційні операції;
- операції з оформлення документації.

Таблиця 3.1 – Зміст комплексу експедиційних послуг [31, с. 14,16]

| Операції | Тип операції |
|---|--|
| 1. Складські операції: зберігання вантажів, укрупнення відправлень за напрямками доставки | Технічна операція (потребує спеціального устаткування) |
| 2. Оформлення товарно-транспортних документів | Операція з оформлення документації |
| 3. Навантажувально-розвантажувальні роботи | Технічна операція (потребує спеціального устаткування) |
| 4. Організація приймання й здачі вантажів | Аналітико-організаційна операція |
| 5. Платіжно-фінансові послуги | Аналітико-організаційна операція |
| 6. Інформаційні послуги | Аналітико-організаційна операція |
| 7. Розробка й обґрунтування схем доставки | Аналітико-організаційна операція |
| 8. Оформлення документації | Операція з оформлення документації |
| 9. Транспортування | Технічна операція (потребує спеціального устаткування) |
| 10. Відповідальний супровід | Технічна операція (потребує спеціального устаткування) |
| 11. Контейнеризація й пакування | Технічна операція (потребує спеціального устаткування) |
| 12. Координація взаємодії учасників транспортного процесу | Аналітико-організаційна операція |
| 13. Митне оформлення | Операція з оформлення документації |
| 14. Маркування вантажів | Технічна операція (потребує спеціального устаткування) |

Транспортно-експедиційне обслуговування розподілу товарів, як одна з функцій логістики, полягає в плануванні, організації і здійсненні доставки вантажів від місць їх виробництва до місць споживання з використанням оптимальних технологій і методів. Перелічений вище зміст комплексу експедиційних послуг характерний для третього рівня логістичних послуг (3PL).

Взагалі розрізняють 5 рівнів провайдерів логістики: 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL. PL (party logistics) означає «сторона логістики», а цифри від 1 до 5 характеризують ступінь залучення провайдера і технологічний рівень послуг.

1PL (First Party Logistics) – власник вантажа виконує всі логістичні операції самостійно.

2PL (Second Party Logistics) – це форма аутсорсингу, за якого оператор організує транспортування і складське розміщення вантажа. Провайдерами такого рівня є зазвичай вантажоперевізники, тобто транспортні підприємства, які мають матеріальну базу у вигляді парку техніки і займаються забезпеченням перевезень.

3PL (Third Party Logistics) – це провайдер, який здійснює комплексні послуги по доставці вантажів, а саме: перевезення, маркування, упакування, перевантаження, митно-брокерські послуги і інші операції, а також використання субпідрядників – логістичних операторів другого рівня.

4PL (Fourth Party Logistics) – це оператор з дуже високим ступенем залучення в бізнес клієнта. Відбувається інтеграція всіх компаній, що мають відношення до ланцюга поставки вантажа. Даний оператор, виконуючи функції 3PL-провайдера логістичних послуг, також приймає на себе виконання функцій планування логістичних операцій, найм і координацію роботи субпідрядників інших рівнів, всі пов'язані фінансові транзакції, ведення документації і т.д.

5PL – це оператор, у якого до функцій провайдера рівня 4PL додається підтримка сучасних інформаційних технологій.

ПП «Міко-Експрес» відноситься до рівня 3PL оператора. В перелік послуг 3PL оператора поряд із такими стандартними експедиторськими послугами, як транспортування, складування, перевалка вантажів, входять такі додаткові послуги, як, митно-брокерські послуги, обробка вантажів, а також використання субпідрядників – логістичних операторів другого рівня. У функції 3PL оператора входить організація і управління перевезеннями, облік і управління запасами, підготовка імпоротно-експортної і фрахтової документації, складське зберігання, перевірка кількості та стану вантажу, навантаження-розвантаження транспортних засобів, проміжне зберігання (cross docking) вантажу, страхування, а також проектування і розробка інформаційних систем, доставка кінцевому споживачу.

Таким чином, експедитор виступає як посередник між перевізником та власником товару, а також приймає участь у підготовці до перевезень, забезпечує повний цикл транспортування від відправника до замовника або від пункту призначення до місця прибуття, а також надає операторську підтримку. Дослідження проблеми якості транспортно-експедиторського обслуговування споживачів показало, що високий рівень якості транспортно-експедиторських послуг досягається за умови забезпечення комплексного обслуговування. Успішна робота експедитора досягається за умов комплексного вирішення логістичних завдань клієнта. Комплексність полягає в тому, що логістичний оператор повністю бере на себе турботу про логістику клієнта і самостійно вибудовує для нього ланки поставок. Однак ПП «Міко-Експрес», будучи по своїй суті 3PL оператором, не надає весь можливий для цього рівня провайдера комплекс послуг. Тому пропонується поглиблення комплексності обслуговування цією компанією (розширення обсягу надаваних експедиторських послуг) відповідно до третього рівня логістичних послуг (3PL), для чого ПП «Міко-Експрес» слід ширше здійснювати складування, зберігання, сортування, розфасування, комплектацію вантажу, маркування, перемаркування, упакування, перетарювання, організацію завантаження, розвантаження, перевантаження.

Поглиблення комплексності надання експедиторських послуг з охопленням більшої кількості видів транспортно-експедиційного обслуговування дозволить компанії «Міко-Експрес» залучити додаткових клієнтів і збільшити доходи свого підприємства.

Прогнозується збільшення обсягів надаваних послуг з вантажоперевезень і підвищення чистого доходу від реалізації послуг на 15 %. Розрахуємо додатковий чистий дохід ($ЧД_{\text{КОМПЛ}}$) внаслідок розширення комплексу надаваних експедиторських послуг.

$$ЧД_{\text{КОМПЛ}} = ЧД_{2020} \cdot 0,15 \quad (3.1)$$

$$ЧД_{\text{КОМПЛ}} = 15246,8 \cdot 0,15 = 2287,02 \text{ тис. грн.}$$

Розрахуємо коефіцієнт відношення чистого прибутку до чистого доходу ($K_{\text{ЧП/ЧД}_{2020}}$) за даними 2020 року:

$$K_{\text{ЧП/ЧД}_{2020}} = ЧП_{2020} / ЧД_{2020} \quad (3.2)$$

$$K_{\text{ЧП/ЧД}_{2020}} = 1659,3 / 15246,8 = 0,10883$$

Так як витрати підприємства на забезпечення розширеного комплексу експедиторських послуг зростуть, то прогнозується зменшення величини цього коефіцієнта на 4 %. Тоді він складе:

$$K_{\text{ЧП/ЧД}_{\text{КОМПЛ}}} = K_{\text{ЧП/ЧД}_{2020}} \cdot (1 - 0,04) \quad (3.3)$$

$$K_{\text{ЧП/ЧД}_{\text{КОМПЛ}}} = 0,10883 \cdot (1 - 0,04) = 0,104476$$

Додатковий чистий прибуток підприємства внаслідок збільшення клієнтів за рахунок надання комплексних експедиторських послуг становитиме:

$$\text{ЧП}_{\text{КОМПЛ}} = \text{ЧД}_{\text{КОМПЛ}} \cdot K_{\text{ЧП/ЧД}_{\text{КОМПЛ}}} \quad (3.4)$$

$$\text{ЧП}_{\text{КОМПЛ}} = 2287,02 \cdot 0,104476 = 238,939 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, додатковий чистий прибуток внаслідок комплексності надання експедиторських послуг з охопленням більшої кількості видів транспортно-експедиційного обслуговування становитиме 238,9 тис. грн

ПП «Міко-Експрес» працює з надійними транспортними компаніями. Підприємство здійснює організацію перевезень вантажів різними видами транспорту – автотранспортом, залізничним, водним транспортом. Автотранспорт є найбільш затребуваним, швидким і зручним для доставки більшості видів вантажів, як по Україні, так і в міжнародному сполученні, тобто всюди, де є дороги. ПП «Міко-Експрес» організовує перевезення фасованих, наливних вантажів, однак нагальною на даний час вважаємо потребу оптимізації перевезень наливних вантажів, так як досліджуване підприємство постійно виконує замовлення і співпрацює з європейськими хімічними підприємствами, доставка наливних вантажів яких є суттєвою складовою діяльності компанії.

ПП «Міко-Експрес» здійснює організацію перевезень різних видів наливних хімічних, технічних і кормових вантажів, включаючи ізоціанати і прекурсори. Транспортування наливних вантажів здійснюється в спеціалізованій тарі або цистерні, яка повинна відповідати перевезеній рідині. До наливних вантажів відносяться:

- харчові вантажі – вода, соки, виноматеріали і інші харчові наливні вантажі, які перевозяться в спеціальних цистернах;

- хімічні вантажі – різні рідини (луги, кислоти, розчини, добрива, масла, отрутохімікати, спирти та інші), перевезення яких виконується відповідно до вимог до вантажоперевезень небезпечних вантажів;

- паливо – нафта, нафтопродукти, бензин, дизельне паливо, скраплений газ і т.д.;

– інші рідкі вантажі – будівельні суміші, вантажі сільськогосподарського призначення, відпрацьовані мастильно-охолоджувальні рідини і т.д.

ПП «Міко-Експрес» має налагоджені зв'язки з хімічними підприємствами за кордоном і тісно співпрацює з ними щодо перевезень хімічних вантажів, палива.

Підприємством застосовуються для перевезення наливних вантажів необхідні автоцистерни, в тому числі обладнані системою автономного підігріву, що дозволяє перевозити вантажі під температурним контролем. На сьогодні, з огляду на широке різноманіття автоцистерн, значним чином зменшилося навантаження на залізниці, а перевезення наливних вантажів автотехнікою істотно набирає обертів. Автоцистерни отримують все більше розповсюдження. Хоч собівартість вантажоперевезень автоцистернами вища, ніж вантажними автомобілями, але при їх використанні виключаються витрати на тару і упаковку, забезпечується краще збереження вантажів при завантаженні, розвантаженні і перевезенні, пришвидшується процес завантаження-розвантаження і зменшуються на нього витрати.

Вибір автоцистерни залежить від того, що перевозиться. Наприклад, якісні автоцистерни для перевезення нафтопродуктів повинні відповідати європейським стандартам якості і безпеки, враховувати не тільки хімічний склад вантажів, але і їх займистість. Вони повинні мати металевий корпус з хорошим заземленням. При перевезення нафтопродуктів високої в'язкості, здатних застигати при низьких температурах, потрібно використовувати цистерни, що мають вбудований підігрів.

Перевезення наливних вантажів автоцистернами дозволяє забезпечити збереження властивостей вантажу, захист від попадання сміття і інших елементів із зовнішнього середовища, швидке його відвантаження.

Перевезення наливних вантажів автоцистернами в Україні, а також в країни ближнього і далекого зарубіжжя здійснюється відповідно до затверджених внутрішніх і міжнародних норм, зокрема: цистерна повинна

відповідати виду перевезеної рідини, транспорт повинен мати відповідне маркування, слід витримувати необхідний температурний режим транспортування.

Перевезення рідких вантажів по магістралях може мати тимчасові обмеження з метою дотримання безпеки дорожнього руху. Тому важливо чітко спланувати маршрут, щоб уникнути затримок в доставці. Знаючи всі нюанси щодо питань, як повинні бути організовані вантажоперевезення наливних вантажів, опрацьовуються індивідуальні маршрути, підбираються автоцистерни, забезпечуються маркування та супровідні документи на вантаж, щоб доставка виконувалася в обумовлені терміни.

Вартість перевезення автоцистерною залежить від відстані, об'єму, інших індивідуальних умов. Автоцистерни бувають різного типу, тому спеціалісти підбирають необхідний тип, щоб перевезти практично будь-який рідкий вантаж і зберегти його якість. Є звичайні моделі автоцистерн і з підігрівом. Середня вартість перевезення вантажів автоцистернами наведена в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2 – Середня вартість перевезень автоцистернами

| Відстань | Вантажопідйомність транспорту, тон | Вартість, грн./км |
|----------|------------------------------------|-------------------|
| < 50 км | 5 | 22,33 |
| | 10 | 29,03 |
| | 20 | 41,8 |
| 50 – 200 | 5 | 11,65 |
| | 10 | 16,64 |
| | 20 | 26,3 |
| > 200 | 5 | 10,24 |
| | 10 | 13,44 |
| | 20 | 17,5 |

Для ПП «Міко-Експрес» актуальними є перевезення вантажів на відстані значно більші, ніж 200 км, і, як правило, транспортом великої вантажопідйомності, так як дане підприємство займається послугами міжнародних перевезень вантажів у країни Європи, Балтії, СНД та ін.

Зазвичай для перевезення наливних вантажів автоцистернами, ПП «Міко-Експрес» укладало угоди з компанією-перевізником ТОВ «ТК «Дніпротранснафта» (Дніпропетровська обл., м. Кам'янське), проте тарифи на перевезення в цій компанії високі, і останнім часом ще підвищилися і в середньому складають 18,06 грн./км для автоцистерн вантажопідйомності 20 т. Тому пропонується перейти на використання транспорту іншої компанії, а саме ТОВ «Неоліт-Груп» (Дніпропетровська обл., селище Дослідне), яка більша за масштабом, з більш сучасним транспортом, з набагато більшим парком транспортних засобів. І тому, завдяки більш сучасному, легшому, більш швидкісному транспорту (нових автоцистерн зі зниженою масою і збільшеною ємністю полупричепа цистерни), і завдяки ефекту масштабу, тарифи на перевезення наливних вантажів у ТОВ «Неоліт-Груп» нижчі, і складають в середньому 16,95 грн./км для автоцистерн вантажопідйомності 20 т.

Пропонується не знижувати тариф на експедиторські послуги, надавані компанією ПП «Міко-Експрес», залишивши його на галузевому рівні, так як компаній, що здійснюють міжнародні перевезення хімічних наливних вантажів не дуже багато і конкуренція не висока, що не вимагає поки що застосування конкурентної переваги зниження ціни послуги. Економію на витратах пропонується додавати до експедиторської комісії і таким чином збільшувати прибуток від реалізації транспортно-експедиторських послуг.

Вантажообіг автоцистерн у 2020 році склав $ВОВ=6265$ тис. т-км.

Зменшення витрат за рахунок зміни компанії перевізника складе:

$$B_{\text{ПЕРЕВ}} = (T_0 - T_1) / B_{\text{ПД}} \cdot B_{\text{ОБ}} \quad (3.5)$$

де T_0, T_1 – тариф перевізника старого і нового, грн./км;

$B_{\text{ПД}}$ – вантажопідйомність, т;

$B_{\text{ОБ}}$ – вантажооборот, т-км.

$$B_{\text{ПЕРЕВ}} = (18,06 - 16,95) / 20 \cdot 6265 = 347,7 \text{ тис. грн.}$$

Додатковий чистий прибуток від зміни вантажоперевізника становитиме різницю в економії витрат на вантажоперевезення і податку на прибуток (18 %):

$$\text{ЧП}_{\text{ПЕРЕВ}} = B_{\text{ПЕРЕВ}} (1 - 0,18) \quad (3.6)$$

$$\text{ЧП}_{\text{ПЕРЕВ}} = 347,7 \cdot (1 - 0,18) = 285,1 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, додатковий чистий прибуток від зміни вантажоперевізника становитиме 285,1 тис. грн.

ПП «Міко-Експрес» активно здійснює організацію міжнародних перевезень вантажів з країн Європи, з Балтії. В останній рік збільшені обсяги організації перевезень вантажів з Турції, також почав освоюватися напрямок перевезень з Китаю. Тому пропонується у зв'язку з перспективністю збільшення товарообороту розширення діяльності в азіатському напрямку – Китай, Індія. Для цього слід прийняти на роботу додатково 2-х спеціалістів з експедиторської роботи у відділ продажів по цьому напрямку.

Прибутковість перевезень для експедитора складається з експедиторської комісії, що включена в тариф. Тому доходи підприємства будуть тим вищі, чим більша кількість перевезень, чим більший вантажообіг.

Однак, реалізація цього заходу потребуватиме поточних витрат.

Витрати на освоєння азіатського напрямку перевезень полягатимуть в організації реклами цих послуг, витрати на яку в середньому щомісяця складатимуть 2 тис. грн., тоді річні витрати на рекламу становитимуть:

$$B_{\text{рекл}} = 2 \cdot 12 = 24 \text{ тис. грн.}$$

Заробітна плата 2-х додаткових працівників розраховується за формулою:

$$ЗП_{\text{річ}} = Ч \cdot О_{\text{к}} \cdot 12 \quad (3.7)$$

де $Ч$ – чисельність додаткових працівників, осіб;

$О_{\text{к}}$ – місячний оклад одного працівника, грн.

$$ЗП_{\text{річ}} = 2 \cdot 9,3 \cdot 12 = 223,2 \text{ тис. грн}$$

Доплата працівнику обґрунтовується на основі коефіцієнту корисного використання, який залежить від кількості організованих перевезень, тобто від кількості укладених договорів з клієнтами. Також до уваги може братися розмір доходу, що отримало підприємство внаслідок виконання цих угод. На перший рік не прогнозується значних ще обсягів замовлень на цьому напрямку, тому доплата для цих працівників до окладу буде в залежності від обсягу укладених угод диференційована, а в середньому за прогнозами її рівень складе 26 %. Тоді доплата до окладу становитиме:

$$Д = ЗП_{\text{річ}} \cdot 0,26 \quad (3.8)$$

$$Д = 223,2 \cdot 0,26 = 58 \text{ тис. грн.}$$

Фонд оплати праці цих працівників – це сума заробітної плати і доплат:

$$\Phi ОП = ЗП_{\text{річ}} + Д \quad (3.9)$$

$$\Phi ОП = 223,2 + 58 = 281,2 \text{ тис. грн.}$$

Відрахування від заробітної плати в фонди соціального страхування складають 22 % від фонду оплати праці:

$$K_{соц} = \Phi ОП \cdot 0,22 \quad (3.10)$$

$$K_{соц} = 281,2 \cdot 0,22 = 61,9 \text{ тис. грн.}$$

Загальні витрати на обслуговування додаткових обсягів перевезень азіатського напрямку:

$$B_{AZ} = B_{рекл} + \Phi ОП + K_{соц} \quad (3.11)$$

$$B_{AZ} = 24 + 281,2 + 61,9 = 367,1 \text{ тис. грн.}$$

Чистий дохід від додаткових перевезень на азіатському напрямку оцінюється в розмірі 30 % від загального обсягу чистого доходу, але цю величину слід зменшити на витрати на оплату праці 2-х додаткових спеціалістів з продажів і на рекламу:

$$\text{ЧД}_{AZ} = \text{ЧД}_{2020} \cdot 0,3 - B_{AZ} \quad (3.12)$$

$$\text{ЧД}_{AZ} = 15246,8 \cdot 0,3 - 367,1 = 4574,0 - 367,1 = 4206,9 \text{ тис. грн.}$$

Використовуючи коефіцієнт відношення чистого прибутку до чистого доходу ($K_{\text{ЧП/ЧД}_{2020}}$) за даними 2020 року, розрахований за формулою 3.2, $K_{\text{ЧП/ЧД}_{2020}} = 0,10883$, знайдемо величину додаткового чистого прибутку від збільшення перевезень на азіатському напрямку:

$$\text{ЧП}_{AZ} = \text{ЧД}_{AZ} \cdot K_{\text{ЧП/ЧД}_{2020}} \quad (3.13)$$

$$\text{ЧП}_{\text{КОМПЛ}} = 4206,9 \cdot 0,10883 = 457,8 \text{ тис. грн.}$$

Таким чином, додатковий чистий прибуток від збільшення перевезень на азіатському напрямку становитиме 457,8 тис. грн.

Сумарний додатковий чистий прибуток від реалізації запропонованих заходів розраховується за формулою:

$$\text{ЧП}_{\text{ДОД}} = \text{ЧП}_{\text{КОМПЛ}} + \text{ЧП}_{\text{ПЕРЕВ}} + \text{ЧП}_{\text{АЗ}} \quad (3.14)$$

Сумарний додатковий чистий прибуток від реалізації запропонованих заходів представлений в таблиці 3.3.

Його величина складе:

$$\text{ЧП}_{\text{ДОД}} = 238,9 + 285,1 + 457,8 = 981,8 \text{ тис. грн.}$$

Таблиця 3.3 – Додатковий чистий прибуток від реалізації запропонованих заходів

| Захід | Додатковий чистий прибуток, тис. грн. |
|--|--|
| 1. Поглиблення комплексності надання експедиторських послуг з охопленням більшої кількості видів транспортно-експедиторського обслуговування | 238,9 |
| 2. Зміна вантажоперевізника наливних вантажів | 285,1 |
| 3. Розширення діяльності на азіатському напрямку | 457,8 |
| Разом | 981,8 |

Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) в результаті впровадження запропонованих заходів збільшиться на величину 7208,7 тис. грн.

$$\text{ЧД}_{\text{ДОД}} = 2287,0 + 347,7 + 4574,0 = 7208,7 \text{ тис. грн.}$$

Основні показники діяльності ПП «Міко-Експрес» з урахуванням запропонованих заходів представлені в таблиці 3.4.

Таблиця 3.4 – Основні показники діяльності ПП «Міко-Експрес» з урахуванням запропонованих заходів

| Показники | 2020 | З ураху- ванням заходів | Відхилення | |
|--|---------|----------------------------------|------------|---------|
| | | | абс. | відн.,% |
| 1. Чистий дохід від реалізацій продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн. | 15246,8 | 22455,5 | 7208,7 | 47,28 |
| 2. Чисельність персоналу, осіб | 24 | 26 | 2 | 8,33 |
| 3. Чистий прибуток, тис. грн. | 1659,3 | 2641,1 | 981,8 | 59,17 |
| 4. Рентабельність продажів, % | 10,88 | 11,76 | 0,88 | - |

В результаті поглиблення комплексності надання експедиторських послуг з охопленням більшої кількості видів транспортно-експедиційного обслуговування, зміни вантажоперевізника наливних вантажів та в результаті збільшення перевезень на азіатському напрямку прогнозується збільшення чистого доходу на 7208,7 тис. грн., зростання чистого прибутку ПП «Міко-Експрес» на 981,8 тис. грн., підвищення рентабельності продажів на 0,88 %.

ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі поставлено та вирішено актуальне завдання щодо підвищення ефективності управління транспортно-експедиторською діяльністю підприємства ПП «Міко-Експрес». Одержані результати дозволили зробити нижчевикладені висновки.

1. Дослідження теоретичних основ управління транспортно-експедиторською діяльністю підприємства показало, що якість транспортно-експедиторського обслуговування означає здатність задовольняти встановлені або передбачувані потреби клієнта (вантажовласника) у своєчасній доставці вантажу, стійкості зв'язків з іншими сторонами транспортного процесу (транспортними, суднохідними компаніями та ін.), належному оформленні транспортних документів, додаткових послуг (страхування вантажу, розроблення індивідуальних схем доставки вантажу, інформативному супроводі та ін.), зберігання вантажу на складських площах. Максимально високий рівень якості транспортно-експедиційних послуг може бути досягнутий тільки за пропозиції клієнтам комплексу послуг, в тому числі: комплектування та збереження вантажів, документальне оформлення перевезення, розрахунки з перевізниками та провайдерами інших видів послуг, здійснення інформаційного супроводження перевезення.

2. Приватне підприємство «Міко-Експрес» – це сучасна експедиторська компанія, яка займається наданням послуг з організації транспортних перевезень всіх видів вантажів. Аналіз діяльності підприємства виявив зростання сукупних доходів підприємства з 4250,3 тис. грн. у 2016 р. до 19599,1 тис. грн. у 2020 р. В структурі доходів переважає чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), який суттєво збільшився з 2016 р. по 2020 р. – з 4075,9 тис. грн. до 15246,8 тис. грн.; за 2020 р. він збільшився на 1874 тис. грн., тобто на 14,01 %. Позитивним є зростання фінансового результату до оподаткування з 343,4 тис. грн. у 2016 р. до 2956,8

тис. грн. у 2019 р., тобто в 8,61 раза і збільшення чистого прибутку з 281,6 тис. грн. у 2016 р. до 2424,6 тис. грн. у 2019 р., тобто в 8,61 раза. Але негативним є зменшення цих показників на 933,3 тис. грн. і на 765,3 тис. грн. відповідно у 2020 р. Зменшення кінцевих результатів діяльності підприємства у 2020 р. обумовлено високими темпами росту його витрат.

3. Середньооблікова чисельність працівників зросла з 9 осіб у 2016-2017 рр. до 19 осіб у 2018-2019 рр. і збільшилася до 24 осіб у 2020 р., тобто за досліджувані 5 років чисельність працівників підвищилася в 2,7 раза. У 2020 р по одній особі відбулося збільшення чисельності працівників у відділах якості, транспортування фасованих вантажів і відділі інтермодальних перевезень; на 2 особи збільшилася чисельність працівників відділу продажів.

4. Загальна сума фінансових ресурсів підприємства зросла з 9261,5 тис. грн. на 1.01.16 р. до 50300,6 тис. грн. на 1.01.2021 р., протягом 2020 р. вона збільшилася на 20509,6 тис. грн. або на 68,84 %. Величина власного капіталу зросла з 598,8 тис. грн. на 1.01.16 р. до 7946,1 тис. грн. на 1.01.2021 р., протягом 2020 р. вона збільшилася на 1687,7 тис. грн. або на 26,97 %. У ПП «Міко-Експрес» частка власного капіталу в загальній сумі фінансових ресурсів низька – менше 25 %; проте вона зростала з 6,47 % на початок 2016 р. до 21,73 % на початок 2019 року, а потім знизилася до 15,8 % на початок 2021 року, що свідчить про залежність підприємства від позикового капіталу. Характеризуючи динаміку активів ПП «Міко-Експрес» слід зазначити, що необоротні активи зростали з 131,8 тис. грн. на 1.01.16 до 588,5 тис. грн. на 1.01.19, потім зменшилися до 417,3 на 1.01.21 р, оборотні активи щорічно зростали 9129,7 тис. грн. на 1.01.16 до 22274,4 тис. грн. на 1.01 18, далі зменшилися до 16944,9 тис. грн. на 1.01.19 і зросли до 49883,3 тис. грн. на 1.01.21. Протягом 2020 року сума необоротних коштів зменшилася на 124,8 тис. грн. або на 23,02 %, сума оборотних коштів зросла на 20634,4 тис. грн., тобто на 70,55 %. В структурі активів питома вага необоротних активів низька – менше 3,5 %, питома вага оборотних активів з 1.01.19 р. по 1.01.21

р. зросла з 96,64 % до 99,17 %. Основною складовою оборотних активів є дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги, частка якої з 1.01.19 р. по 1.01.20 р. збільшилася з 56,41 % до 63,84 % і знизилася до 58,72 % на 1.01.21 р. Також висока питома вага іншої поточної дебіторської заборгованості: 37,97 % на 1.01.21 р.

5. Низькі значення коефіцієнтів ліквідності свідчать, що ліквідність ПП «Міко-Експрес» є незадовільною. Аналіз довгострокової платоспроможності ПП «Міко-Експрес» показує, що підприємство в процесі свого функціонування спирається на залучений капітал.

6. Оборотність оборотних активів ПП «Міко-Експрес» низька, але позитивним є збільшення коефіцієнту оборотності оборотних активів з 2016 р. по 2019 р. з 0,424 до 0,579 оберти. Середній період обороту оборотних активів дуже високий, але він зменшується з 850 днів у 2016 р. до 622 днів у 2019 р. У 2020 р. коефіцієнт оборотності оборотних активів зменшився на 0,194, а період обороту зріс на 312 днів. Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості з 2018 р. по 2020 р. перевищує коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості, це говорить про те, що дебіторська заборгованість повертається повільніше, ніж кредиторська. Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості зменшився з 0,617 оберти у 2016 р. до 0,483 оберти у 2017 р., потім збільшився до 0,585 оберти до 2019 р., у 2020 р. він зменшився до 0,392 оберти, що негативно для підприємства. Позитивним є збільшення коефіцієнта кредиторської заборгованості з 0,454 оберти у 2016 р. до 0,762 оберти у 2019 р. і негативним є уповільнення оборотності кредиторської заборгованості у 2020 р. до 0,497 оберти на рік. Загалом ефективність використання оборотних активів ПП «Міко-Експрес» знизилася у 2020 р. в порівнянні з 2019 р.

7. ПП «Міко-Експрес» характеризується підвищенням з 2016 р. по 2019 р. фінансового результату до оподаткування і чистого прибутку і зниженням цих показників у 2020 р. Показники рентабельності продажів і активів протягом 2017-2019 рр. збільшуються, але у 2020 р. відбувається їх зниження

на 7,25 % і 6,11 % відповідно внаслідок зменшення прибутків підприємства. Рівень цих показників невисокий. Зменшення рентабельності власного капіталу відбувається у 2019-2020 р. через зростання рівня власного капіталу підприємства та зменшення чистого прибутку у 2020 р. Загалом фінансові результати діяльності досліджуваного підприємства і показники рентабельності у 2020 р. знизилися, що свідчить про погіршення результативності діяльності ПП «Міко-Експрес».

8. Для підвищення ефективності транспортно-експедиторської діяльності актуальним заходом для ПП «Міко-Експрес» є поглиблення комплексності надання експедиторських послуг з охопленням більшої кількості видів транспортно-експедиторського обслуговування, що дозволить збільшити чистий прибуток підприємства на 238,9 тис. грн. Також пропонується зміна вантажоперевізника наливних вантажів, ефект від чого для підприємства складе 285,1 тис. грн. Актуальним для ПП «Міко-Експрес» є розширення діяльності на азійському напрямку, внаслідок чого прогнозується зростання чистого прибутку підприємства на 457,8 тис. грн. Сумарний додатковий чистий прибуток від реалізації запропонованих заходів складе 981,8 тис. грн., збільшення рентабельності продажів становитиме 0,88 %.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Єсієва Н. Транспортно-експедиційна діяльність як один із основних видів діяльності підприємств-перевізників: обліково-правовий аспект. *Економічний аналіз*. 2012. Т. 11(4). С. 232—236.
2. Кучерук Г., Фінчук В. Еволюція ролі логістики в транспортному експедируванні. *Збірник наукових праць ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління»*. 2016. Вип. 38. С. 20—25.
3. Ремига Ю. С. Діяльність логістичних операторів при організації та здійсненні міжнародних перевезень. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки*. 2014. Вип. 5. Ч. 3. С.18—21.
4. Познякова О., Дашукова І. Вагомість суб'єктів ринку транспортно-експедиторських послуг. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління*. 2015. Вип. 33. С. 62—69.
5. Підлісний П., Брайковська А. Передумови організації мультимодальних перевезень вантажів вітчизняними операторами на міжнародному ринку транспортних послуг. *Економіст*. 2011. № 10. С.64—67.
6. Кривицька Н. Ю., Шонія Б. Г. Інформаційно-методичні проблеми документального супровіду транскордонних інтермодальних перевезень. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2014. Вип. 39. С. 104—110.
7. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. № 1955-IV
8. Алькема В. Г., Пазєєва Г. М. Структурний аналіз потенціалу економічної безпеки транспортно-експедиційного підприємства. *Економічний аналіз: зб. наук. праць Тернопільського національного економічного університету*. 2014. Том 18. № 2. С. 71—80.

9. Чупайленко О. А. Перерозподіл функцій в транспортно–експедиторській діяльності. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2013. Вип. 12. С. 208—218.
10. Лічман А. А. Транспортно-експедиторська діяльність як система послуг: обліковий аспект. *Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України*. 2016. Вип. 249. С. 261—269.
11. Лаптінов О. С., Чернецька-Білецька Н. Б. Аналіз критеріїв впливу транспортно-експедиторської роботи на прикладі логістичного підходу до планування вантажних та комерційних операцій на залізничному транспорті. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2018. № 1 (242). С. 82—87.
12. Коноваленко Ю. Джерела та фактори транспортного ризику при здійсненні вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Галицький економічний вісник*. 2013. №2(41). С. 10—19.
13. Романенко К. М. Особливості транспортно-експедиторської діяльності України в умовах нестабільності ринку. *Економічні інновації: Зб. наук. пр.* 2011. Вип. 46. С. 295—304.
14. Горбунова Д. І. Правове регулювання транспортно-експедиторської діяльності. *Управління розвитком*. 2014. № 6. С. 51—54.
15. Москвіченко І. М., Стаднік В. Г. Методи розрахунку оцінки якості діяльності підприємств транспортних послуг на прикладі транспортно-експедиторської компанії. *Молодий вчений*. 2015. № 6(2). С. 35—39.
16. Стаднік В. Г., Пятих А. Г. Проблеми формування та управління якістю обслуговування в транспортно-експедиторських компаніях. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2017. Вип. 1(2). С. 30—35.
17. Кузьменко Є. С., Петров І. М. Розробка заходів щодо створення транспортно-експедиторської компанії як елементу сервісної ергатичної системи. *Науковий вісник Херсонської державної морської академії*. 2017. № 2. С. 51—59.

18. Ейтутіс Г. Д., Попов В. О., Никифрук О. І., Ейтутіс Д. Г. Транспортна логістика – основний напрям удосконалення управління перевізного процесу в умовах реформування залізничного транспорту України. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2012. Вип. 21-22(1). С. 44—55.

19. Гладковська В. В., Раскевич І. В. Розробка методики обґрунтування ринкової стратегії транспортно-експедиторської компанії. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ»: збірник наукових праць*. 2015. Вип. 49 (1158). С. 89—93.

20. Гребенник Н. Г., Буць Т. В. Складові економічного потенціалу транспортно–експедиторської компанії та підходи до його оцінки. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць*. 2018. № 3. С. 66—78.

21. Крисюк Л. М., Скиртенко І. В. Управління фінансовою безпекою транспортно-експедиторських компаній. *Економічний аналіз : зб. наук. праць Тернопільського національного економічного університету*. 2013. Том 14. № 3. С. 83—87.

22. Двуліт З., Стасів Ю. Роль маркетингової логістики в діяльності транспортно-експедиторського підприємства. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління*. 2015. Вип. 33. С. 36—45.

23. Андрієнко М. М. Комплексна система транспортного сервісу як ефективний засіб доставки вантажів. *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. 2006. Вип. 10. С. 126—129.

24. Озерська Г. В. Транспортно-логістичне обслуговування міжнародних вантажних перевезень. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. Вип. 47. С. 34—38.

25. Левченко О. В. Теоретико-методичні передумови та необхідність логістизації транспортно-експедиторської діяльності. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління*. 2012. Вип. 21—22(1). С. 200—203.

26. Прокудін Г. С., Пелих В. Ю. Оптимізація процесу транспортно-експедиторського обслуговування та підвищення його ефективності. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2013. Вип. 12. С. 150—155.

27. Костьян Н. Л. Оптимізація роботи відділу логістики в сфері транспортних послуг. *Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту. Серія : Економіка і менеджмент*. 2016. № 1. С. 56—66.

28. Шраменко Н. Ю., Орда О. О. Концептуальний підхід до організації взаємодії транспортно-експедиторських підприємств з суб'єктами транспортного ринку. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2015. № 2. С. 147—151.

29. Приватне підприємство «Міко-Експрес». URL: https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/company_details/35396027/

30. ТОВ «Міко-Груп». URL: <http://www.miko-transport.com.ua>

31. Нагорний Є. В. Транспортно-експедиторська діяльність / Є. В. Нагорний, Д. В. Ломотько, Н. Ю. Шраменко та ін.: підручник. Х.: ХНАДУ, 2012. 352 с.