

УНІВЕРСИТЕТ «КРОК»
Навчально-науковий інститут менеджменту та освіти дорослих
Кафедра управлінських технологій

Дехтяренко Олег Васильович

УДК 656:005:3

Дипломна робота

На тему: «Управління діяльністю транспортно-експедиційного підприємства»

Спеціальність: 073 Менеджмент

Освітня програма: Управління логістичною діяльністю

Подається на здобуття освітнього ступеня магістр

Дипломна робота містить результати власних доробок. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ О.В. Дехтяренко
(підпис, ініціали та прізвище здобувача)

Науковий керівник (консультант)

Кириченко Оксана Сергіївна,
Доктор економічних наук, доцент
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Київ – 2023

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1.ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ.....	7
1.1. Особливості транспортно-експедиційної діяльності.....	7
1.2. Тенденції розвитку міжнародного транспортно-експедиційного бізнесу	14
1.3. Стан і розвиток транспортно-експедиційного бізнесу в Україні	21
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА	27
2.1 Загальна характеристика та структура підприємства «Інтехтранс 2»...	23
2.2 Аналіз фінансово-економічної діяльності підприємства	33
2.3. Аналіз обсягів перевезень та тарифів на перевезення вантажів підприємства.....	44
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ЗДІЙСНЕННЯ УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА.....	50
3.1 Основні шляхи покращення управління діяльністю транспортно-експедиційного підприємства	50
3.2 Впровадження програми лояльності для постійних клієнтів.....	
3.3 Оцінка ефективності запропонованих заходів покращення управління діяльністю транспортно-експедиційного підприємства.....	57
ВИСНОВКИ.....	63
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	66
ДОДАТКИ.....	71

ВСТУП

Транспорт – найважливіша галузь економіки, що полягає у задоволенні потреби у переміщенні пасажирів і вантажів, і входить до складу інфраструктури виробництва, що обслуговує основні галузі економіки: видобувну, переробну промисловість та сільське господарство. Інфраструктура включає також зв'язок, енергетику, систему матеріально-технічного постачання. Забезпечуючи переміщення вантажів, транспорт робить значний внесок у розвиток зовнішньоекономічних, науково-технічних, культурних, спортивних та інших зв'язків. Відповідно до цього є тенденція зростання попиту послуги транспорту, як у обсягу, і за номенклатурою, і виділення транспортно-експедиційного обслуговування в самостійну галузь транспортного процесу. Розвиток цих позитивних процесів поряд із зростаючою конкуренцією висуває до транспорту додаткові вимоги щодо прискорення руху товару, підвищення якості транспортних послуг, зниження транспортної складової в кінцевій ціні продукту.

Транспортна система – це великий і складний народногосподарський комплекс, що включає сукупність виробничих об'єктів та органів управління. Головна його мета – найбільш повне задоволення потреб народного господарства та населення у раціональних перевезеннях вантажів та пасажирів за рахунок покращення координації роботи всіх видів транспорту та взаємодії їх з іншими галузями народного господарства, впровадження більш досконалої технології перевезень у змішаному сполученні, зниження питомих транспортних витрат, витрат ресурсів на перевезення вантажів та пасажирів, здійснення заходів щодо скорочення термінів доставки та поліпшення збереження вантажів.

Транспортно-експедиційне обслуговування (ТЕО) – діяльність у сфері перевезень, що охоплює весь комплекс операцій та послуг із доставки товару від виробника продукції до споживача. Поняття ТЕО значно ширше поняття «перевезення». Необхідність у транспортній експедиції обумовлена тим, що процес доставки вантажу від відправника вантажу до вантажоодержувача, як правило, складається з декількох етапів перевезення, у тому числі з використанням різних видів транспорту. При цьому виникає потреба як в організації та координації виконання цих етапів, так і у виконанні допоміжних робіт, що супроводжують перевізний процес, які можуть виконуватися безпосередньо вантажовласниками (вантажовідправниками або вантажоодержувачами) і спеціалізованою організацією (посередником).

Проблеми та особливості організації транспортно-експедиційної діяльності підприємств були розглянуті у великій кількості публікацій вітчизняних та зарубіжних дослідників. Питання взаємодії різних видів транспорту та підвищення ефективності функціонування транспортних систем розглядалися в працях українських і зарубіжних учених: І. В. Белова, В. Г. Галабурди, В. Л. Диканя, Д. І. Ковальова, Р. Г. Леонтьєва, В. І. Пасічника, В. В. Повороженка, С. М. Резера, Ю. М. Цвітова, В. І. Чекаловця, В. Г. Шинкаренка. Проблеми ефективності логістичного обслуговування і аспекти розміщення об'єктів транспортної інфраструктури досліджували Д. Дж. Бауерсокс, Д. Бенсон, М. І. Белявцев, В. С. Верлока, А. М. Гаджинський, В. Дж. Джеймс, Вуд Доналд Ф., С. І. Дорогунцов, І. В. Крюкова, Х. Кур, С. В. Милославська, Л. Б. Миротін, Г. І. Нечаєв, К. І. Плужніков, Я. Полинські, К. Ю. Ріхтер, В. Г. Сергєєв, О. О. Смєхов, Й. Ташбаєв, Дж. Уайтхед, К. В. Холопов, В. Л. Шолохов та ін. [1]

Метою роботи є дослідження теоретичних засад та розробка рекомендації щодо управління діяльністю транспортно-експедиційного підприємства

Об'єктом дослідження є процес управління діяльністю транспортно-експедиційного підприємства.

Предметом дослідження є управління діяльністю транспортно-експедиційного підприємства.

Основні завдання дослідження:

- аналіз існуючих принципів, способів та методів організації транспортно-експедиційної діяльності в Україні та зарубіжних країнах;
- аналіз практик здійснення транспортно-експедиційної діяльності на прикладі підприємства;
- вдосконалення організації та управління транспортними процесами логістики транспортної експедиції.

Об'єктом дослідження є практика здійснення транспортно-експедиційної діяльності, системи управління перевезеннями та виробництвами, транспортними технологічними процесами, при транспортній експедиції та наданні експедиційних сервісів та послуг.

Предметом дослідження є методи управління та методи організації процесу управління транспортно-експедиційною діяльністю з урахуванням інтелектуальних інформаційних технологій.

Методи дослідження: робота заснована на засадах системного аналізу та міждисциплінарного науково-системного підходу до дослідження. Для вирішення поставлених завдань були використані емпіричні методи (збір, вивчення та порівняння даних) методи порівняльного аналізу та узагальнень статистичних даних, синтезу теоретичного та практичного матеріалу, засадах формальної логіки. При обробці та систематизації інформації застосовувалися

методи угруповань, класифікації. Аналіз фактичного матеріалу представлений у вигляді таблиць та малюнків.

Інформаційною базою дослідження є статистична інформація та роботи вітчизняних та іноземних науковці, а також практики здійснення транспортно-експедиційної діяльності аналізованого підприємства.

Структура дослідження: вступ, три розділи, висновок, список літератури, додатки. У першому розділі розглядаються особливості транспортно-експедиційного обслуговування у логістиці; у другому розділі проводиться аналіз транспортно-експедиційної діяльності підприємства; у третьому розділі розробляються напрями вдосконалення транспортно-експедиційної діяльності підприємства.

РОЗДІЛ 1. ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

1.1 Особливості транспортно-експедиційної діяльності

Відповідно до законодавства України [3], транспортно-експедиторська діяльність – підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів. Транспортно-експедиторська послуга – робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування.

Учасники транспортно-експедиторської діяльності – клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, внутрішнього водного та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

Сьогодні, транспортно-експедиційне обслуговування (ТЕО) – особливий вид спеціалізованої діяльності у сфері вантажоперевезення, що включає повний спектр операцій та послуг, що стосуються доставки продукту від виробника до споживача та експедитором, що здійснюється на договірній основі. Одне з першорядних питань, вирішуваних ТЕО – це пошук найбільш ефективного для замовника варіанти доставки вантажу однією чи кількома видами транспорту [2].

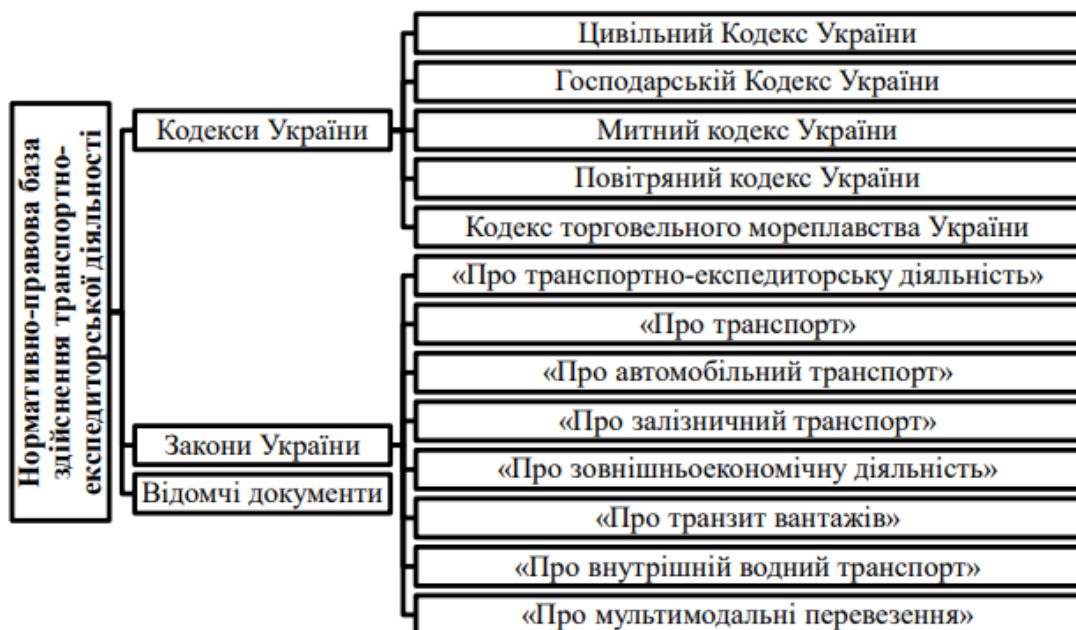


Рис. 1.1– Нормативно-правова база ТЕО

Джерело: [17]

Поняття ТЕО значно глибше визначення «перевезення». Необхідність транспортної експедиції продиктована тим, що процедура транспортування вантажу має певну кількість ланок, у тому числі з експлуатацією різних типів транспортних засобів. При цьому виникає потреба в організації, а також контроль виконання етапів процедури, здійснення супутньої транспортувального процесу допоміжної діяльності [9].

Транспортно – експедиційне обслуговування є значним етапом у процесі вантажоперевезення. Головна мета транспортно - експедиційних операцій – забезпечення доставки вантажу на повну безпеку від фізичних впливів.

Внаслідок зростання міжнародного товарообміну роль логістичних фірм-операторів істотно зросла. Експедитор є основним посередником між продавцем і покупцем, що визначає найбільш відповідного перевізника, найкоротший і найбільш вигідний маршрут транспортування вантажу і бере на себе роль консультанта в галузі логістичної діяльності.

Показники, що комплексно що характеризують діяльність ТЕО, наведено у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Показники, що визначають діяльність ТЕО

Показник /параметр	Характеристика факторів, що визначають показники ТЕО
Послуга	Вид та набір послуг, надання гарантій, наявність додаткового сервісу, збереження вантажу, економічність доставки, швидкість доставки, зручність користування комплексом послуг
Ціна	Рівень тарифів та маржі експедитора, способи оплати, система пільг та бонусів, умови кредитування. Прибутковість маршруту, автомобіля, прибутковість за видами перевезень та ін.
Розподіл	Розташування, канали розподілу та їх кількість, можливість замовлень через Інтернет
Просування	Реклама, PR-заходи, стимулювання збуту, лояльність клієнтів
Персонал	Рівень кваліфікації, компетентність, мотивація, стимулювання праці, культура обслуговування
Ресурси	Імідж, фірмовий стиль, бренд, наявність власного рухомого складу, тип транспортних засобів, їх технічна готовність, ділові зв'язки та взаємини з перевізниками

Джерело: [10]

Транспортно-експедиційне обслуговування базується на системі послуг, які необхідні для доставки вантажу. Транспортно-експедиційне обслуговування при відправленні вантажу включає операції [12]:

- попередні навантаження вантажу на транспортний засіб (ТЗ) (вибір транспортно-технологічної схеми доставки вантажу, підготовка вантажу до відвантаження тощо);

- операції, необхідні для забезпечення навантаження та розміщення вантажу в ТЗ;

-операції, зумовлені вимогами, що визначаються базисними та транспортними умовами договору купівлі-продажу в частині оформлення транспортних документів та фіксації факту та моментів переходу права власності та ризиків загибелі та пошкодження товару з продавця на покупця.

До типових проблем експедитора можна віднести такі [21]:

- високий рівень комісії (маржі експедитора у ціні транспортування);
- неадекватні способи оплати послуг клієнтів, які призводять до дебіторської заборгованості великого обсягу та строку погашення;
- неадекватна взаємодія експедитора із клієнтом;
- відсутність скоординованих дій між окремими підрозділами ТЕО;
- відсутність чи обмеження місця для зберігання вантажів;
- обмеженість власного парку транспортних засобів, що веде до необхідності аутсорсингу частини послуг, що у ряді випадків веде до зниження відповідальності перевізників та в цілому зниження якості транспортних послуг;
- небажання експедиторів працювати з перевезеннями, що передбачають необхідність вирішення виникаючих у ході доставки проблем;
- несвоєчасне інформування про дислокації та технічний стан транспортного засобу та перевезеного вантажу, залежність від зовнішнього сюрвеєра.

До заходів щодо покращення контрольованих параметрів можна віднести наступні: контроль якості доставки вантажів експедитором, внесення до договору надання транспортно-експедиційних послуг пункту обов'язкового страхування вантажу перевізником при наданні йому бонусів на послугу (тим самим знижуючи власну маржу), що підвищить лояльність клієнтів і може підвищити власну результативність за рахунок приросту обсягів виконаних послуг [21].

Найбільш складним видом ТЕО є обслуговування при завезенні та вивезенні вантажів із залізничних станцій, річкових та морських портів, аеропортів. У цьому випадку наявність транспортних вузлів, що взаємодіють з автомобільним транспортом, і численної клієнтури, що характеризується різними потребами в ТЕО, структурою та видами вантажів, що перевозяться, призводить до ускладнення процесів управління транспортною експедицією [22].

Аналіз різновидів транспортної експедиції дозволив виділити такі шість основних форм організації при доставці вантажів [20]:

1. Децентралізована транспортна експедиція. Завезення, вивезення вантажів зі станцій та всі допоміжні операції виконуються безпосередньо відправниками вантажу та вантажоодержувачами.

2. Автомобільно-залізнична транспортна експедиція. Централізоване завезення та вивезення вантажів зі станцій, їх супровід, прийом та здавання виконуються АТП, а інші експедиційні операції – залізничними станціями.

3. Перша форма автомобільного ТЕО. Підприємствами автомобільного транспорту загального користування виконуються централізоване завезення та вивезення вантажів з транспортних вузлів та експедиційне обслуговування клієнтури.

4. Друга форма автомобільного ТЕО. Включає всі роботи першої форми ТЕО та вантажно-розвантажувальні операції.

5. Третя форма автомобільного ТЕО. Включає всі роботи другої форми ТЕО та складські операції.

6. Четверта форма автомобільного ТЕО. Підприємствами автотранспорту загального користування здійснюється комплексне обслуговування клієнтури, яке відповідає еталонному ТЕО.

Автомобільний транспорт відіграє роль основного перевізника вантажів у міському, внутрішньорайонному та міжрайонному сполученнях. Завдяки

високій швидкості та маневреності рухомого складу автомобільний транспорт не тільки здійснює перевезення у прямому сполученні, а й тісно пов'язаний з роботою інших магістральних видів транспорту, особливо при завезенні та вивезенні вантажів із залізничних станцій, морських та річкових портів та пристаней, а також аеропортів. Мобільність і можливості використання автомобільного транспорту у народному господарстві визначили його інтенсивне і переважне розвиток у транспортній системі [12].

Великий потік контейнерних перевезень призвів до створення спеціалізованих на цьому виді перевезень транспортно-експедиційних фірм, оснащених складами та контейнерними майданчиками, автомобілями-тягачами та причепами. На складах проводиться сортування та комплектування вантажів. Оповіщення водіїв про місце отримання вантажу здійснюється централізованою диспетчерською службою, з якою водії зв'язуються телефоном, прибуваючи на місце розвантаження.

При управлінні великими транспортно-експедиційними підприємствами поширені автоматизовані і телевізійні контрольні установки, а деяких випадках і автоматизовані системи управління, які забезпечують роботи транспортних засобів та обробку документації. Відповідно до обраної моделі система може складатися з різного числа постів збору даних, пов'язаних з ЕОМ, що забезпечує управління комплексом рухомих засобів і обладнання.

Варто згадати про змішані перевезення. Змішане перевезення –перевезення, що виконується не менше ніж двома видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення. Залучення автомобільного та авіаційного транспорту до перевезення транзитних вантажів, а також розвиток контейнерних перевезень та інтереси раціоналізації перевезень викликали потребу виконання перевезень кількома видами транспорту. Такі перевезення як у країні, і між країнами називаються змішаними (мультимодальними) перевезеннями.

Сучасний розвиток логістики транспортно-експедиторських послуг супроводжується впливом суперечливих тенденцій. Транспортний комплекс є однією з інфраструктурних галузей економіки та його функціонування визначається взаємодією з іншими галузями, пов'язаними з виробництвом товарно-матеріальних цінностей. Сформована, надійно функціонуюча логістична система, найважливішим елементом якої є транспорт, стає каталізатором розвитку [18].

З іншого боку, логістика транспортно-експедиторських послуг – це особлива, органічно-невід'ємна галузь економіки, що надає величезний вплив на особливості регіонального розподілу торгово-виробничих потужностей, що бере участь у процесах відтворення та виступає найважливішою складовою системи економічних взаємин, що дозволяє розглядати її як частину сукупного економічного знання та діяльність у галузі світу-господарства [5].

Транспорт – це складова більшої системи, тобто логістичного ланцюга, що призвело до необхідності розглядати його в різних аспектах. З погляду вивчення ефективності роботи, окремих видів транспорту, інтерес представляють перевезення вантажів між пунктами відправлення та призначення на кожному з них. Однак з позиції організації перевезень доцільно аналізувати весь процес перевезення в цілому від дверей відправника вантажу до дверей вантажоодержувача.

Якщо ж враховувати інтереси клієнтури, то тут необхідно брати до уваги не тільки перевезення на магістральних видах транспорту, а й обробку, зберігання, пакування та розпакування, подачу матеріалів до верстатів у цеху та всі пов'язані з цим процеси інформації, що супроводжують матеріальний потік. Такий підхід сприяє оптимальному вибору транспортних послуг, бо якість перевезень, як правило, більшою мірою відбивається на загальних витратах, ніж собівартість перевезень.

1.2 Тенденції розвитку міжнародного транспортно-експедиційного бізнесу

В даний час $\frac{3}{4}$ лінійних перевезень здійснюється в контейнерах, а між розвиненими країнами (Європа, США, Далекий Схід) практично всі лінійні вантажі перевозяться лише у контейнерах. Основна частина міжрегіональних перевезень здійснюється за системою магістрально-фідерних ліній, судами місткістю до 7,5 тис. teu's, на основі слот-чартерних угод між судновласниками. [13]

Усі великі контейнерні компанії є членами перехресних слот-чартерних угод на різних напрямках океанських перевезень (так званих альянсів). Створення альянсів дозволяє кожному судновласнику, володіючи обмеженою кількістю судів великої місткості, збільшити кількість ліній і портів, що обслуговуються, і підвищити частоту обслуговування за одночасного пред'явлення під перевезення трохи більше 1500 слотів. Найбільшими є Grand Alliance-Hapag/Lloyd, NYK, OOCL, POLN, MISC-New World AL/-APL Hyundai, Mitsui/OSK (MOL) United AL - Cho Yang Senator, Hanjin, UASK. Працюючи за кількома схемами руху та використовуючи систему фідерних ліній, кожна компанія у кожному напрямі перевезень обслуговує до 50 портів, у тому, що число заходів океанського судна за один круговий рейс не перевищує 10-12. На всіх океанських фідерних лініях частота рейсів щонайменше щотижня. Розклад океанських та фідерних ліній узгоджено, що виключає затримку контейнерів у портах перевалки. [13]

Приблизно половина контейнерів перевозиться мультимодальним коносаментом. Оператор бере на себе відповідальність за збереження вантажу по всьому шляху прямування від пункту відправлення до пункту призначення, перевезення здійснюється ним по єдиному документу та оплачується за наскрізною ставкою.

Таблиця 1.2

Чинний і замовлений флот найбільших компаній світу (2023 рік)

Назва	Місце в світовому рейтингу (2023/2022)	Число суден	тис/teu's	Назва	Місце в світовому рейтингу (2023/2022)	Число суден	
Разом		7196	437	CMA/CGM	10(9)	61	167
Maersk/Sea Land	1(1)	263	676	OOCL	11(10)	50	156
POLN	2(2)	150	385	MOL	12(11)	56	150
MSC	3(3)	172	375	CSCL	13(12)	91	148
APL	4(4)	82	256	Hapag/Lloyd	14(13)	34	134
CosCo	5(5)	131	247	ZIM	15(14)	32	222
EMC	6(6)	69	240	HYU	16(15)	32	223
Hanjin	7(7)	53	202	Yang Ming	17(16)	38	115
Kline	8(8)	61	175	Senator	18(17)	31	198

Джерело: [13]

Операторами мультимодальних перевезень, поряд із судновласниками, є великі експедиторські компанії, які виступають як перевізники за договором [13].

Портфель замовлень світового контейнерного флоту налічує 427 суден сумарною місткістю 1263 тис.teu's. На частку 17 найбільших компаній припадає приблизно половина цього тоннажу. Слід зазначити значне зростання середньої місткості судіву чинному флоті вона становить 1040 teu's, а в портфелі замовлень - 2960 teu's(у т.ч. у компанії MAERSK-4,5 тис. teu's). Серед замовлених суден - два контейнеровозимісткістю близько 40 тис. teu's та понад 40 місткістю 5-7 тис. teu's. У 2023 році загальний контейнерообіг портів світу становив 234 млн. teu's, близько половини цього обсягу припадає на 20 найбільших портів світу. Кожен з цих портів має контейнерообіг не менше 2,5 млн. teu's. Перші місця по контейнерообігу займають Гонконг - 17,9 млн.teu's та Сінгапур -15,5 млн.teu's. Крім того, в першу десятку входять по два порти Китаю, США(обидва на західному узбережжі США) та Західної Європи, а також порти Південної Кореї та Тайваню. Порівняно з 2022 роком Шанхай

перейшов з шостого на п'яте місце та ще один порт Китаю (Шенхен) – з 11 по 8 місце, а Роттердам – з п'ятого на шосте місце.

Найбільший порт Східного узбережжя США-Нью-Йорк/Нью Джерсі знаходиться на 14 місці, а найбільший порт Англії (Феліксстоу) – на 16 місці, Японії (Токіо) – на 18 місці.

У першу двадцятку входить чотири порти Китаю із загальним контейнеро обігом 27 млн. teu'sна рік.

Це показує, що Китай глибоко інтегрований у міжнародний ринок торгівлі цінними промисловими товарами. Шістдесят портів мають контейнерообіг понад 1 млн. teu's, на їхню частку припадає 76% від загального обсягу перевалки [2].

Обсяг ринку контейнерних перевезень до 2025 року досягне \$14,4 млрд. Сукупний середньорічний темп зростання ринку (CAGR) у період з 2017 по 2025 рік становитиме 5,7%, прогнозують аналітики Transparency Market Research (TMR). У 2016 році, за даними аналітичного агентства, обсяг ринку становив \$8,8 млрд.

Контейнерна промисловість обслуговує переважно автомобільну, гірничодобувну, нафтогазову, хімічну та харчову галузі, і навіть галузь роздрібної торгівлі.

Дані дослідження TMR показують, що ключовим клієнтом контейнерних перевізників є автомобільна промисловість: торік вона забезпечила 20% попиту на послуги контейнерних перевізників. [8]

Автопром зберігатиме своє лідерство щодо цього протягом усього періоду, який охоплює прогноз TMR. При цьому аналітики очікують на значне зростання попиту на контейнерні перевезення з боку підприємств гірничодобувної промисловості.

З точки зору географії у структурі ринку контейнерних перевезень автори звіту виділяють регіональні сегменти Азіатсько-Тихоокеанського регіону (АТР), Близького Сходу та Африки, Латинської Америки, Північної Америки та Європи.

Найбільшим географічним сегментом ринку контейнерних перевезень є Азіатсько-Тихоокеанський регіон (2016 - 35,2%). Північна Америка і Європа займають другий і третій рядки, хоча їх частки приблизно вдвічі менші.

Ринок контейнерних перевезень до АТР продовжить зростати і збереже своє безумовне лідерство. Проте зростання попиту з боку підприємств нафтогазової та хімічної промисловості зумовить прискорення зростання ринку на Близькому Сході та в Африці. [11]

Обсяг ринку контейнерних перевезень до 2025 року досягне \$14,4 млрд. Сукупний середньорічний темп зростання ринку (CAGR) у період з 2017 по 2025 рік становитиме 5,7%, прогнозують аналітики Transparency Market Research (TMR). У 2023 році, за даними аналітичного агентства, обсяг ринку становив \$8,8 млрд. [11]

Ринок експедиторських послуг є одним із секторів, який найбільше зазнав впливу стресу від спалахів COVID-19 наприкінці 2019-го початку 2020-го років. Серйозні побоювання для експедиторів становили ризики, пов'язані з затримками та можливим погіршенням стану вантажу, що могло в деяких випадках чинити фатальний вплив на діяльність фірми. Через блокування у багатьох країнах та зосередження уваги на виробництві основних товарів обсяги повітряних та морських перевезень значно впали. Проте зараз ринок відновлюється за рахунок виробництва та електронної комерції, особливо ринок вантажних авіаперевезень зі значним підйомом у цей період, як повідомила Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) у січні 2023 року [11].

Судноплавне експедирування опинилося в центрі сучасного хаосу. Багато компаній не змогли доставити свої вантажі. Контейнери, повні консолідованих товарів, застрягли у морі через те, що широкий спектр портів просто перекрили. Прибутковість експедирування вантажів значно знизилася через контейнери з товарами, які простояли в очікуванні неясної дати нормалізації міжнародних перевезень. Усі великі порти світу мали встановити правила, що стосуються 14-ти денного карантину для танкерів.

Пандемія COVID-19 вплинула на ринку логістики в усьому світі і авіаційну промисловість зокрема. Американські дослідники Mordor Intelligence стверджують, що в період з березня 2019 по березень 2020 року обсяг авіаперевезень у світі скоротився на 19% [4]. Однак порівняно з пасажирськими авіаперевезеннями вплив COVID-19 на галузь вантажної авіації був відносно м'яким, оскільки нормативні обмеження були менш жорсткими.

В даний час авіаперевезення вантажів почали відновлюватися, оскільки попит на фармацевтичні препарати та продукти першої необхідності зростає, що, звісно, сприятливо вплине на діяльність логістичних операторів. Оскільки транскордонні перевезення заборонені в багатьох країнах, авіаперевезення вантажів стали альтернативою для перевезення вантажів, доки COVID-19 не буде локалізовано. При цьому лівова частка вантажних авіаперевезень проходить у вантажних відсіках пасажирських авіалайнерів.

Пандемія також вплинула на організацію міжнародних автомобільних вантажоперевезень. Спалахи епідемії супроводжувалися довгими чергами на митних кордонах країн Європи. Перед експедиторами виникали суттєві комерційні ризики, пов'язані з псуванням вантажу внаслідок збільшення термінів перевезення. Рух вантажного транспорту повністю не закривався, але виникали перебої з поставками через посилені заходи безпеки на кордонах деяких країн.

Аналізуючи досвід зарубіжних компаній та наукових розробок не можна не зупинитися на лідері США у сфері e-commerce – цифровому дискаунтері Amazon, який вважається найбільшим у світі за оборотом серед продавців товарів та послуг через Інтернет та одним з перших інтернет-сервісів, орієнтованих на продаж товарів масового попиту. [24]

Основний наголос керівництво компанії робить на забезпечення високотехнологічної та швидкісної доставки куплених товарів, тим самим реалізуючи свою унікальну конкурентну перевагу. Компанія Amazon намагається мінімізувати час доставки посилки, використовуючи різні способи. Це і швидкісні автомобілі, і домовленості з іншими транспортними компаніями, та вантажні автомобілі з 3D принтерами на борту, які виїжджають на локальні замовлення, створюючи потрібні замовнику запасні частини та деталі.

На складах Amazon по всьому світу працює понад 100 000 робітників, проте поки не повністю автономно, бо їх страхують і контролюють люди. Завдяки цьому компанія наймає все більше робітників, збільшуючи при цьому частку автоматизації. Роботи також знімають навантаження зі співробітників та допомагають економити місце на складах - розумна система транспортування вантажів не вимагає зайвого вільного простору, який був би необхідним людям, щоб вільно підходити до полиць.

Компанія Amazon нещодавно представила свій новий складський центр восьмого покоління, який використовує роботів Kiva та інші ефективні механічні інновації. В даний час 10 складів Amazon по всій території США працюють за новими стандартами. [24]

Роботизована система нового логістичного центру компанії Amazon дозволяє розвантажити вантажний автомобіль лише за 30 хвилин абсолютно безвтручання людини, тоді як звичайні вантажники витратили б на це кілька годин.

Компанія Amazon вже давно впроваджує абсолютно нові технології свій бізнес. Зокрема, проводилася розробка системи повітряної експрес-доставки, заснованої на дронах та на сьогоднішній день така експрес-доставка вже реальність. Велику ставку Amazon робить на дронів, вважаючи, що доставка товарів повітрям – максимально швидкий і ефективний шлях. Корпорація лобіює низку законів у США та інших країнах, які дозволяє використовувати повітряний міні-транспорт для доставки. Крім того, розробляються нові моделі таких пристроїв, а також елементи інфраструктури.

У рамках програми Amazon Prime Air компанія почала використовувати малі безпілотники для доставки невеликих покупок клієнтам Великобританії. Послуга Prime працює в США та Великобританії, коштує 99 дол. на рік і дає право замовляти необмежену кількість товарів на сайті Amazon з безкоштовною доставкою протягом двох днів. Крім того, компанія надає можливість отримати замовлення в день покупки або наступного день мешканцям 8 тисяч міст.

У логістиці існує поняття «остання миля», яке використовується для позначення останнього етапу доставки вантажу, тобто. безпосередньо клієнту. «Остання миля» в економічному плані обходиться компаніям найдорожче, оскільки на проміжні пункти вантаж потрапляє оптом. В межах програми Prime Air за допомогою безпілотників провадиться доставка замовнику покупок вагою до 2,3 кг протягом 30 хвилин після замовлення. Що стосується самого способу доставки за допомогою дрона, то це необов'язково «кур'єр до дверей» і місце доставки може змінюватися, наприклад, якщо одержувач посилок перебуває у русі. Дрони отримуватимуть інформацію про місце доставки, отримуючи дані зі смартфона замовника. Усього передбачається чотири типи доставки: «Привезіть мені», «Додому», «На роботу» та «У мій човен». Але поки що залишається невирішеною проблема, пов'язана з безпекою великих міст та заборонаю на використання в них дронів. Це пов'язано і з

ризиком падіння пристрою, і, можливо, із застосуванням подібних апаратів для кримінальних цілей. [24]

Завдяки такому злагодженому функціонуванню системи компанія Amazon, підвищуючи якість основних характеристик транспортних та транспортно-пасажирських потоків, щодня виконує понад 3 млн. замовлень, що без впровадження сучасних роботизованих технологій було б просто неможливо.

1.3 Стан і розвиток транспортно-експедиційного бізнесу в Україні

Відповідно до [4], в Україні за перший рік повномасштабної війни майже вдвічі скоротився обсяг вантажних перевезень залізничним, автомобільним, водним, авіаційним, трубопровідним транспортом. Кількість перевезених пасажирів – автомобільним, авіаційним, залізничним та міським електротранспортом (трамваї, метро, тролейбуси) – впала майже на 40%. [23]



Рис. 1.2 – Перевезення вантажів та пасажирів у 2022 році

Джерело: [4]

Почався минулий рік зі зростання обсягу вантажних та пасажирських перевезень на 8,4% та 11,9% відповідно. У лютому обсяг перевезень вантажів скоротився лише на 2,4% порівняно з 2021 роком, а у березні зменшився вже більш ніж удвічі – на 56,7%. У квітні обсяг вантажних перевезень впав на 60,1%, у травні – на 58,9%, у червні – на 58,5%, у липні – на 57,2%, у серпні – на 58,4%, у вересні – на 56,6%, у жовтні – на 52,4%, у листопаді – на 56,7%, у грудні – на 55,1%. Кількість перевезених пасажирів почала зменшуватися вже з лютого: того місяця було перевезено 151,5 млн осіб, що на 27,8% менше, ніж 2021-го. Найсильніше падіння обсягу пасажирських перевезень було у березні: перевезли лише 63,6 млн осіб – мінус 72% порівняно з роком раніше. У квітні скорочення обсягу пасажирських перевезень становило 57%, у травні – 54,5%, у червні – 45,7%, у липні – 42,8%, у серпні – 38,2%, у вересні – 36,5%, у жовтні – 33,5%, у листопаді – 37,3%, у грудні – 37,2%.

За даними [5] понад 30 млн тонн імпорتنих товарів за минулий рік було доставлено в Україну загалом, з них майже 11 млн тонн – вантажівками. Обсяг імпорту найбільш стрімко збільшувався з березня до травня. У цей час галузі вдалось повернутись до обсягу міжнародних автомобільних вантажних перевезень, який Україна мала до повномасштабного вторгнення росії. Від травня до останнього дня року обсяг імпорتنих товарів, які були ввезені в країну автотранспортом постійно і поступово збільшувався.

На другому місці за обсягом завезеного в країну імпорту залізниця (9,89 млн тонн), а на третьому морський транспорт (7,16 млн тонн).

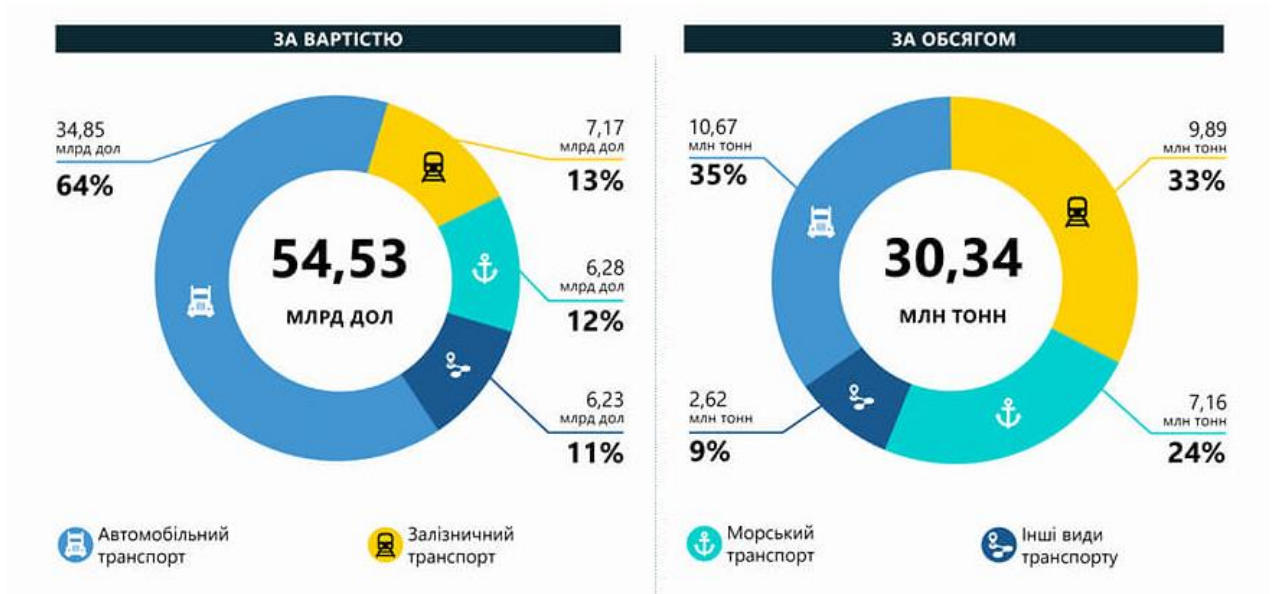


Рис. 1.3 – Структура імпорту у 2022 році

Джерело: [5]

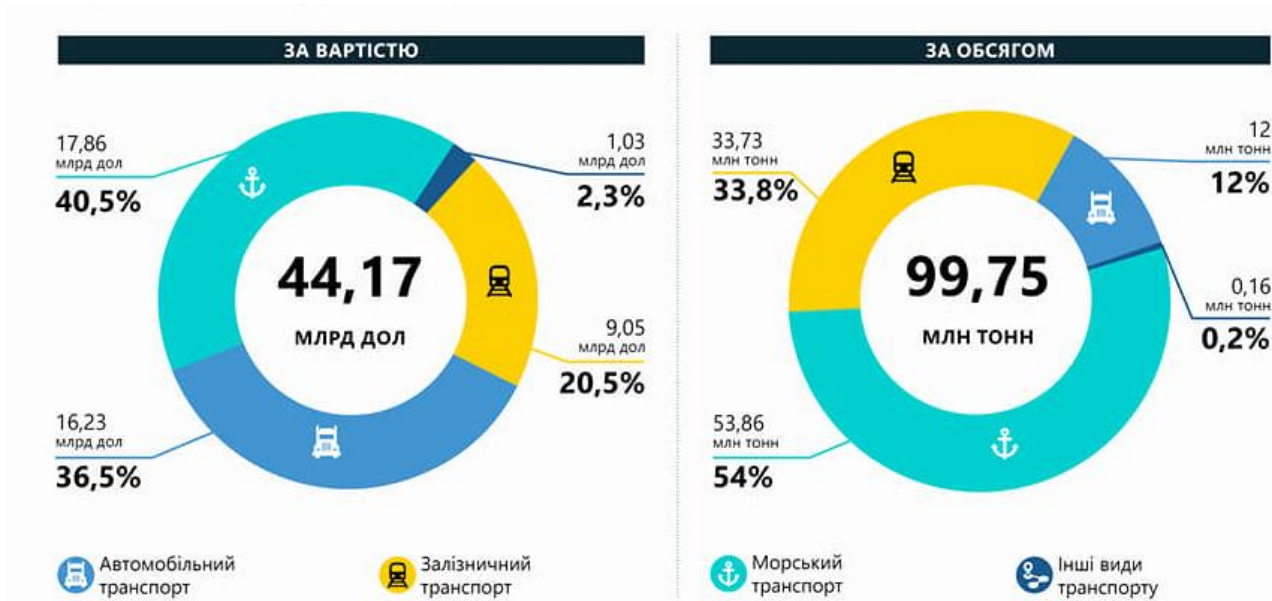


Рис. 1.4. Структура експорту у 2022 році

Джерело: [5]

Лідером в експорті товарів за підсумками минулого року став морський транспорт з 53,86 млн тонн. На другому місці – залізниця (33,73 млн тонн). На третьому – автомобільний транспорт (12 млн тонн). Загалом у 2022 році Україна

експортувала майже 99,8 млн тонн товарів та імпортувала – понад 30,34 млн тонн товарів. Вартість експорту складала майже 44,2 млрд дол, а імпорту – більш як 54,5 млрд дол. [5]

Ключовими факторами нормалізації торговельної логістики у 2022 році стали [5]:

- укладання з ООН та Туреччиною «Зернової ініціативи», яка дозволила розблокувати порти Великої Одеси;
- підписання Угоди про лібералізацію вантажних автомобільних перевезень з ЄС;
- розвиток прикордонної інфраструктури, зокрема збільшення пропускної спроможності існуючих автомобільних та залізничних пунктів пропуску, а також відкриття нових;
- нарощування вантажоперевалки у портах Дунайського портового кластеру.

Висновки до розділу 1

Світовий ринок експедирування вантажів перебуває на безпрецедентному етапі змін. Пандемія Covid-19 підштовхнула вантажовідправників, експедиторів та інших фахівців з логістики до переоцінки своїх операцій та стратегій у ланцюжку поставок у той час, коли зміни, спричинені технологіями, цифровізацією, торговельними війнами та необхідністю розвитку стійких ланцюжків поставок, що вже прискорювалися.

У сучасних умовах глобалізації економіки спостерігаються такі тенденції:

1. Світова інформатизація транспортних процесів. Дані про перебування вантажу та транспортного засобу, про супровідні документи надходять в електронному вигляді та обробляються інформаційними системами, сумісними для всіх учасників зовнішньоторговельної діяльності;

2. розвиток мультимодальних перевезень. Сучасні технології доставки вантажів змушують відмовлятися від міжвидової конкуренції транспорту на користь тісної координації зусиль із залучення додаткових вантажопотоків;

3. ускладнення організації перевезень. На перший план виходить оператор змішаного (комбінованого) перевезення - компанія, що забезпечує доставку «точно в термін», «від дверей до дверей» і має відповідні технології та корпоративні зв'язки.

Основні логістичні тенденції, що впливають на експедиційну діяльність це:

1. Зменшення вантажопотоку у загальносвітовому масштабі. Зниження вантажоперевезень відбувається через запровадження внутрішніх ізоляційних заходів населення багатьох країн, закриття кордонів для міжнародних повідомлень, зокрема і комерційних. У зв'язку із затяжною кризою йде помітне падіння рівня купівельної спроможності та зниження попиту на багато видів товарів: все це відбувається на тлі загальної соціальної напруженості, пов'язаної з невизначеністю та страхом.

3. Відсутність простих та ясних умов гри для представників логістичного ланцюга під час пандемії COVID-19. Спалах вірусної інфекції підірвав роками існуючі правила гри і привів до ряду змін у сфері логістичних процесів.

4. Природний відбір. Сьогоднішній ринок логістичних послуг характеризується великою кількістю збанкрутілих фірм. Вихід з ринку слабких гравців дозволяє сильнішим організаціям розвиватися за рахунок припливу клієнтів компаній, що вибули.

5. Розвиток регіональних вантажоперевезень у зв'язку з частковим закриттям кордонів. Багато виробників, щоб уникнути додаткових ризиків, тепер самі намагаються виробити ті товари, ресурси та продукти, які нещодавно закуповувалися закордоном.

6. Зростаюча потреба у перевезенні збірних вантажів. У разі зменшення обсягу партій вантажоперевезень відбувається одночасне зростання транспортування збірних вантажів. Однією з причин стали суворі обмеження у сфері авіаперевезень.

В Україні, за даними [23] бізнес адаптувався, переорієнтувався й почав розвивати нові експортні шляхи сухопутними коридорами через країни Європи. Їх умовно можна розділити на два глобальних напрями: західний транспортний коридор на Польщу, Німеччину та Балтійські країни і південний транспортний коридор здебільшого на Румунію. Поки на західному кордоні відбувається боротьба з заторами на автошляхах, пропускною здатністю пунктів пропуску, різницею в ширині залізничної колії та іншими викликами, на південному кордоні ситуація дещо інша, але не менш цікава: це корупція на митниці, і не тільки з української сторони, а й румунської. Попри всі негаразди треба відзначити неабияку допомогу зі сторони колег експедиторів із сусідніх країн. З початку війни українцям сильно та практично допомагали асоціації експедиторів з Туреччини, Румунії, Болгарії, Польщі та Словаччини, активну позицію зайняли колеги з Угорської асоціації. Саме вони допомогли вирішити проблеми з контейнерами в турецьких і румунських портах, пояснили питання, пов'язані з турецькою митницею та допуском українських автоперевізників до роботи в Туреччині, питання вивезення контейнерів з терміналів в порту "Констанца" в Румунії та сплати божевільних рахунків за пошук і переміщення контейнерів на термінали, питання роботи митниць в Польщі та Румунії тощо.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА

2.1 Загальна характеристика та структура підприємства «Інтехтранс 2»

Товариство з обмеженою відповідальністю «Інтехтранс 2» зареєстроване в органах державної влади 28 червня 1998 р за адресою: вул. Польова, буд.10/А, смт. Бородянка, Бородянський район, Київська обл., 07800. Виробничі цехи підприємства розміщені у власних приміщеннях.

Формою власності Товариство з обмеженою відповідальністю «Інтехтранс 2» є власність міжнародних організацій і юридичних осіб інших держав з госпрозрахунковою формою фінансування.

Підприємство „Інтехтранс 2” має дозвіл на наступні види діяльності:

- виробництво формованої і обпаленої глиняної цегли (26.40.1);
- діяльність автомобільного вантажного транспорту (60.24.1).

Вищим органом управління підприємства є Директор Товариства. Підприємство є юридичною особою, яке володіє, користується на власний розсуд належними йому основними фондами, цінними паперами та іншим майном, має самостійний баланс, власні і основні оборотні засоби, розрахунковий, валютний та інші рахунки в установах банків, круглу печатку із своїм найменуванням, відповідні штампи, фірмові бланки із своєю назвою та інші реквізити. А також відокремлене майно, право від свого імені укладати угоди, набувати майнові та немайнові права, нести обов'язки, виступати в суді, арбітражному чи третейському суді в якості позивача, відповідача, третьої особи та має інші ознаки юридичної особи.

Підприємство створюється для здійснення діяльності в сфері експортно-імпорتنих операцій. Предметом діяльності є:

- виробництво та реалізація будматеріалів, стінових матеріалів, цегли, кахелю, квіткарок, плитки;
- проектування будівництва, будівництво, реконструкція, капремонт на всій території України з повним комплексом будівельних, монтажних та пуско-налагоджувальних робіт;
- надання транспортних послуг: перевезення вантажів і ін.

Однією з особливостей, що є основною вимогою до функціонування даного підприємства, є чітко поставлені норми і стандарти щодо якості здійснення діяльності.

Згідно основних положень статуту ТзОВ «Інтехтранс 2» створене на підставі Законів України «Про режим іноземного інвестування», «Про власність», «Про підприємства в Україні», «Про підприємництво», інших законодавчих актів України.

Підприємство здійснює зовнішньоекономічну діяльність згідно з чинним законодавством України. Має право використовувати кошти в конвертованій валюті, отриманій від експорту та імпорту товарів, послуг, необхідних для зміцнення матеріально-технічної бази, згідно з чинним законодавством України. На території України, використовує національну валюту України.

Майно підприємства складається з основних фондів, обігових коштів, а також інших цінностей, вартість яких відображається в самостійному балансі підприємства. Підприємство є власником майна переданого йому засновником у власність, продукції набутої підприємством в результаті господарської діяльності, одержаних доходів, іншого майна набутого на підставах не заборонених законом. Майно підприємства формується за рахунок:

- майна і грошових коштів, переданих підприємству засновником;
- доходів, одержаних в результаті господарської діяльності;
- доходів від цінних паперів та корпоративних прав;

- кредитів банків та інших фінансово-кредитних установ;
- безвідплатних внесків організацій та громадян;
- асигнувань державного та місцевого бюджетів;
- інших надходжень, не заборонених законом.

Господарська діяльність підприємства здійснюється на основі укладених угод, договорів. Підприємство вільне у виборі предмету договору, визначенні зобов'язань його учасників.

ТОВ «Інтехтранс 2» здійснює свою діяльність на принципах: господарського розрахунку, самоокупності та самофінансування. Самостійно планує свою діяльність, визначає перспективи розвитку та пріоритетні напрямки.

Для здійснення діяльності, підприємство має права, які передбачені статутом .

Прибуток підприємства утворюється з надходжень від господарської діяльності після покриття матеріальних та прирівняних до них витрат і витрат на оплату праці. З балансового прибутку підприємства сплачуються проценти по кредитах банків, а також вносяться передбачені законодавством України податки та інші платежі до бюджету. Чистий прибуток залишається у повному розпорядженні підприємства. Напрями використання прибутку визначаються засновником підприємства.

Трудова діяльність на підприємстві здійснюється на основі укладених трудових договорів, контрактів, в інших формах, передбачених чинним законодавством України.

Підприємство забезпечує громадянину, праця якого використовується, умови та охорону праці, її оплату не нижче встановленого в країні мінімального рівня, а також інші соціальні, економічні гарантії, включаючи соціальне.

Діяльність підприємства припиняється шляхом реорганізації або ліквідації. Рішення про припинення діяльності підприємства приймається виключно засновником або іншим органом у випадках, передбачених діючим законодавством.

На певному етапі функціонування у підприємства можуть виникнути певні складнощі у вирішенні економічних чи юридичних питань. Тому для надання консультацій і рекомендацій з різних питань, таких як: стягнення податків, бухгалтерський облік, зміна економічної нормативно-правової бази. Роботу з документами та юридичне обслуговування здійснює аудиторська фірма.

На ТОВ «Інтехтранс 2» застосована чітко сформована лінійно-функціональна організаційна структура, побудована за принципом коли першому (лінійному) керівнику у виробленні конкретних питань і підготовці відповідних рішень, програм, планів допомагає спеціальний апарат, який складається з функціональних підрозділів (відділів, груп, бюро). Структура управління лінійно-функціонального типу зберігає принцип єдиноначальства. Це пояснюється тим, що лінійний керівник встановлює черговість у вирішенні комплексу задач, визначаючи тим самим головну задачу на даному етапі, а також час і конкретних виконавців. Діяльність функціональних керівників при цьому зводиться до пошуків раціональних варіантів рішення задач, до вмілого доведення своїх рекомендацій до лінійного керівника, який на цій основі зможе забезпечити ефективне управління. Таким чином, з'являється можливість залучення до управління виробництвом висококваліфікованих спеціалістів і забезпечення найкращих умов керівникам для рішення більш важливих, глобальних проблем. Все це дозволило апарату управління лінійно-функціонального типу залишатись до теперішнього часу основною організаційною формою управління.

Однак, з розвитком виробництва і кооперації праці в управлінні, з появою нових проблем, які потребують більш творчого підходу, стали виявлятися і недоліки такої структури: відсутність гнучкості і динамічності, що утруднює досягнення поставленої мети, постійна необхідність в погодженні рішень, що приймаються, що викликаються рішенням виробничих задач, обумовлених новими цілями функціонування і потребуючих певних знань. Це призводить до уповільнення строків реалізації цілей і росту управлінських витрат. Отже, при рішенні проблемних задач лінійно-функціональна структура стає малоефективною. Проте роль функціональних органів залежить від масштабів господарської діяльності та структури управління фірмою в цілому. При лінійно-функціональній структурі управління має переваги - лінійна організація, але чим вищий рівень управління, тим більшу роль відіграє функціональне управління. Якщо в межах управління ділянкою його роль невелика, то в масштабі управління підприємством роль функціональних органів зростає. Функціональні служби здійснюють всю технічну підготовку виробництва, готують варіанти рішення питань, пов'язаних з керівництвом процесом виробництва, звільняють лінійних керівників від планування, фінансових розрахунків тощо. Саме такий тип організаційної структури було сформовано від початку існування підприємства, зважаючи на те, що засновники чітко визначили масштаби діяльності і відповідний функціональний розподіл праці. Результати роботи кожної функціональної служби оцінюються відповідними показниками. І відповідно для кожного функціонального підрозділу на підприємстві складаються окремі виробничі плани до виконання. Відповідно будується і система матеріального стимулювання, яка орієнтується здебільшого на досягнення високих показників виконання усіх підрозділів.

Транспортно - експедиційною діяльністю для підприємства займається відділ транспортної логістики, функціями якого є:

- формування маршрутів транспортування вантажів;
- управління замовленнями;
- ведення документообігу, контроль рахунків і договорів;
- приймання і контроль транспорту;
- складання звітів;
- координація роботи водіїв та експедиторів;
- моніторинг і аналіз витрат,

Робота транспортного відділу на підприємстві починається після того, як відділ продажу, в особі менеджерів (регіональний, міський) презентують товар потенційним контрагентам (магазини з продажу автотоварів, підприємства, які здійснюються сервісно-технічним обслуговуванням). Зацікавлений у запропонованому товарі контрагент надсилає заявку за допомогою електронної пошти оператору або менеджеру відділу продажу, які, у свою чергу, обробляють заявку, звіряючи наявність товару. Дана заявка відправляється на склад для комплектації. Ланка зборки, а саме комірник, збирає, упаковує та передає замовлення ланці відвантаження, яка комплектує замовлення для завантаження. Далі замовлення потрапляє до відділу доставки.

При попаданні заявки на склад логіст відділу доставки комплектує отримані заявки, створюючи маршрутні листи за допомогою програми «1С:Підприємство. Транспортний логіст». У перевірочний маршрут потрапляють усі замовлення, які плануються на зазначену дату. Транспортний логіст «оцінює ситуацію» і виходячи з кількості поставок, їх ваги та напрямку, створює окремі маршрути, враховуючи такі фактори: напрямок доставки (місто, район); обсяг замовлень; вага; кількість торгових точок.

Далі, на кожний маршрут призначається водій у парі з експедитором. Експедитор призначається тільки на міжміські перевезення, або міські перевезення з великим обсягом відвантаження.

Передача товару контрагенту здійснюється двома способами:

- за кількістю місць, без розкриття коробки/упаковки;
- за позиціями у видатковій накладній (список товарів).

У першому випадку, претензії щодо кількості та якості товару від контрагента приймаються письмово. Контрагент виставляє претензію, яка потрапляє до відділу до товарознавця, який робить перерахунок товару на складі. Якщо залишки не збігаються, претензія контрагента задовольняється, накладна коригується, відбувається довіз чи обмін товару.

У другому випадку, при передачі товару контрагенту, експедитор видатковою накладною звіряє кількість товару, так само перевіряє на якість. Якщо йдеться не відповідність зі списком і контрагент має претензії до якості - робиться викреслення у витратній накладній. Після повернення склад накладні передаються товарознавцю, який здійснює коригування накладних.

Після здійснення доставки, експедитори та водії повертаються до відділу доставки, здають у бухгалтерію документи контрагентів, а також отриманих від них коштів.

Для доставки товару компанія використовує лише автомобільний транспорт. Цей вид перевезення має такі переваги: низькі витрати; доступність; можливість доставки «до дверей контрагента»; висока швидкість доставки.

2.2 Аналіз фінансово-економічної діяльності підприємства

Основні показники роботи підприємства виражені в балансі підприємства Ф-1 та звіті про фінансові результати Ф-2. На основі звітних даних наводимо табл. 2.1, де розраховані основні показники фінансового стану підприємства

Таблиця 2.1.

Динаміка основних економічних показників ТОВ «Інтехтранс 2» 2021-2022 рр.

№ п/п	Показник	Період		Відхилення	
		Попередній	Звітний	абсолютне	відносне, %
1	Доход (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн	26374	25356	-1018	-3,86
2	Чистий доход (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн	21978	21130	-848	-3,86
3	Витрати операційної діяльності, тис. грн	22444	23602	1158	5,16
4	Витрати на одну гривню реалізованої продукції, коп./грн	102	112	10	10
5	Середньооблікова кількість працівників, осіб,	140	142	2	1
	з них:				
6	– робітників	28	29	1	4
7	Середньорічний виробіток продукції на одного працівника, тис. грн	149,11	182,15	33,03	22,15
8	Середньорічний виробіток продукції одним робітником, тис. грн	745,57	891,90	146,33	19,63
9	Фонд оплати праці, тис. грн	26290	29120	283	10,76
10	Середньомісячна оплата праці одного працівника, тис.грн	18,78	20,51	1,73	9,20
11	Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн	30805,5	31787,5	982	3,19
12	Фондовіддача основних засобів,	0,71	0,66	-0,05	-6,83
13	Матеріальні витрати, тис. грн	18502	20361	1859	10,05
14	Матеріаловіддача, грн/грн	1,19	1,04	-0,15	-12,64
15	Середньорічна вартість активів, тис. грн	40147	44414,50	4267,50	10,63
16	Середні залишки оборотних засобів, тис. грн	29,00	39,61	10,61	36,59
17	Середня вартість власного капіталу, грн	23465,5	24001,00	535,50	2,28
18	Коефіцієнт оборотності оборотних засобів	1,81	1,31	-0,49	-
19	Коефіцієнт автономії	0,57	0,51	-0,06	-
20	Поточні зобов'язання, тис. грн	17947	22880	4933	27,49
21	Коефіцієнт загальної ліквідності	0,00	0,00	0,00	0,00
22	Чистий прибуток, тис. грн	-	-	-	-

Джерело: сформовано автором

Отже, в 2022 році середньорічний виробіток на одного працюючого виріс на 33,03 тис.грн, що склало 22,15% , а середньомісячна заробітна плата на одного працюючого зросла на 1,73 тис.грн, тобто на 9,20%. Виходячи з наведених даних можна зробити висновок, що темпи росту продуктивності праці в звітному році випереджав ріст середньорічної заробітної плати. Отож бачимо, що колектив підприємства у звітному році виконав намічені організаційно-технічні заходи по підвищенню продуктивності праці і економному використанні фонду оплати праці. Результати аналізу різних видів прибутків (збитків) підприємства за аналізований період наведено в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Рівень і динаміка фінансових результатів ТОВ «Інтехтранс 2» за 2021-2022 рр.

Показники	Попередній період	Звітний період	Відхилення (+ ; -)	
			абсолютне	відносне, %
Дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	26374	25356	-1018	-3,86
Податок на додану вартість, тис. грн.	4396	4226	-170	-3,87
Акцизний збір, тис. грн.	0	0	0	0
Інші вирахування з доходу, тис. грн.	0	0	0	0
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	21978	21130	-848	-3,86
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	19893	20147	254	1,28
Валовий прибуток (збиток), тис. грн.	2085	983	-1102	-52,85
Інші операційні доходи, тис. грн.	513	427	-86	-16,76
Адміністративні витрати, тис. грн.	1477	2366	889	60,19
Витрати на збут, тис. грн.	452	378	-74	-16,37
Інші операційні витрати, тис. грн.	622	711	89	14,31
Прибуток (збиток) від операційної діяльності, тис. грн.	47	-2045	-2092	-4451,06
Дохід від участі в капіталі, тис. грн.	0	0	0	0
Інші фінансові доходи, тис. грн.	0	0	0	0
Інші доходи, тис. грн.	113	12	-101	-89,38
Фінансові витрати, тис. грн.	0	0	0	0
Витрати від участі в капіталі, тис. грн.	0	0	0	0
Інші витрати, тис. грн.	32	3	-29	-90,63

Продовження таблиці 2.2

Показники	Попередній період	Звітний період	Відхилення (+ ; -)	
			абсолютне	відносне, %
Прибуток (збиток) від звичайної діяльності до оподаткування, тис. грн.	128	-2036	-2164	-1690,63
Податок на прибуток від звичайної діяльності, тис. грн.	139	230	91	65,47
Прибуток (збиток) від звичайної діяльності, тис. грн.	-11	-2266	-2255	-
Надзвичайні: доходи, тис. грн. витрати, тис. грн.	0	0	0	0
Податки з надзвичайного прибутку, тис. грн.	0	0	0	0
Чистий прибуток, тис. грн.	0	0	0	0
Чистий збиток, тис. грн.	-11	-2266	-2255	-

Джерело: сформовано автором

Дані аналізу рівня і динаміки фінансових результатів ТОВ «Інтехтранс 2» за 2022р. показують, що в звітному періоді підприємство погіршило своє становище. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції зменшилась на 3,8 %. Негативним фактором є зменшення прибутку від операційної діяльності на 2092 тис. грн. Оцінка співвідношення темпів зростання загальних показників господарської діяльності підприємства подана в табл. 2.3.

Таблиця 2.3.

Динаміка загальних показників господарської діяльності ТОВ «Інтехтранс 2» за 2021-2022 рр.

Показники	Попередній період	Звітний період	Темп зростання, %
Середньорічна сума інвестованого капіталу (середньорічна вартість активів), тис. грн.	40147	44414,5	110,63
Доход (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	26374	25356	96,14
Чистий прибуток (збиток), тис. грн.	-11	-2266	-

Джерело: сформовано автором

Аналіз загальних показників господарської діяльності ТОВ «Інтехтранс 2» за 2021-2022 рр. показав, що співвідношення темпів зростання зазначених показників має вигляд:

$$T_{зп} < T_{зд} < T_{за} > 100\%; \quad (2.1)$$

де $T_{зп}$ - темп зростання чистого прибутку; $T_{зд}$ - темп зростання чистого доходу (виручки) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг); $T_{за}$ - темп зростання капіталу (активів), інвестованого в діяльність підприємства.

Нерівність $T_{за} > 100\%$ ($110,63 > 100\%$) означає, що економічний потенціал підприємства покращується, масштаби діяльності зростають. Нерівність $T_{зд} < T_{за}$ свідчить, що темпи зростання чистого доходу нижчі за темпи зростання економічного потенціалу. Та нерівність $T_{зп} < T_{зд}$ вказує на те, що темпи зростання чистого прибутку нижчі за темпи зростання чистого доходу та темпи зростання економічного потенціалу.

Показники рентабельності за аналізований період наведено в табл. 2.4.

Таблиця 2.4.

Рівень і динаміка показників рентабельності діяльності ТОВ «Інтехтранс 2» за 2021-2022 рр.

Показники	Значення показника		Абсолютне відхилення (+,-)
	Попередній період	Звітний період	
Валова рентабельність продукції, %	0,09	0,05	-
Операційна рентабельність продукції, %	0,00	-0,10	-
Чиста операційна рентабельність продукції, %	0,00	-0,10	-
Операційна рентабельність активів, %	0,00	-0,02	-
Чиста рентабельність активів, %	0	0	0
Чиста рентабельність власного капіталу, %	0	0	0

Джерело: сформовано автором

Аналіз рівня і динаміки показників рентабельності діяльності ТзОВ «Інтехтранс 2» за 2022 р. показав, що спад показника операційної

рентабельності на 0,10 супроводжує до нефективного використання майнового потенціалу підприємства і показує, скільки гривень операційного прибутку приносить кожна гривня інвестованого в активи підприємства капіталу. Чиста рентабельність активів складає 0 та характеризує рівень чистого збитку. Чиста рентабельність власного капіталу також відсутня, що характеризує збитковість інвестованого в підприємство капіталу з позицій її власників.

Таблиця 2.5

SWOT-аналіз підприємства. Сильні сторони

Назва	Опис
Сильні сторони	
Висококваліфікований персонал	Високий рівень компетенції працівників дозволяє виконувати операційні завдання з більшою точністю та надавати якісні послуги. Більше того, якщо організація має значні ресурси знань, це допоможе уникнути багатьох ризиків, пов'язаних із зміною макро та мікросередовища підприємства.
Зарекомендоване місце серед замовників	При роботі з постійними клієнтами, має місце почуття впевненості в контрагенті, що сприяє більш швидкій та ефективній обробці замовлень.
Чіткість і гнучкість управління замовленням	До кожного клієнта компанії приписується єдиний фахівець, готовий проконсультувати замовника з питань, що виникають, і виконати внесені в замовлення зміни.
Широкий перелік послуг	У компанії вироблено широкий перелік додаткових послуг, пов'язаних з транспортуванням вантажу. До них відносяться: організація митного оформлення вантажів та транспортних засобів, консультування з питань вантажоперевезення, контрактотримання тощо.
Пропозиція різних тарифних планів	Компанія пропонує три види розрахунку тарифу. Ціна кожного тарифу варіюється виходячи з представленого в ньому пакету послуг (виготовлення та перевірка всіх необхідних документів для безпечного транзиту, прямий зв'язок із іноземним контрагентом та ін.)

Джерело: сформовано автором

Для більш детальної оцінки компанії, її слабкостей, сильних сторін та подразників макросередовища було проведено аналіз за допомогою таких інструментів як SWOT та STEP-матриці.

Таблиця 2.6

SWOT-аналіз підприємства. Слабкі сторони

Слабкі сторони	
Відсутність ясних стратегічних напрямів	У компанії немає довгострокового глобального планування. Напрямок руху організації не визначено. Відсутня чітка система передачі культурних цінностей від керівництва співробітникам.
Недосконалість функціонування сфери консультування клієнта	Менеджери з продажу не мають чітко вибудованої методики консультування клієнта. Причому саме консультування проводиться у досить вузькому спектрі питань.
Операційні завдання переважають над стратегічними	Великий обсяг операційних завдань перевантажує співробітників організації. Оскільки операційні завдання зазвичай потребує невідкладних рішень, часу на вирішення стратегічних питань розвитку не залишається.
Позбавлення компанії великого обсягу виручки у зв'язку з втратою старих клієнтів	Частина старих клієнтів уникає компанії з метою знайти більш вигідні умови для укладання угоди на транспортно-експедиторське обслуговування.
Втрата частини старих клієнтів	Частина старих клієнтів уникає компанії з метою знайти більш вигідні умови для укладання угоди на транспортно-експедиторське обслуговування.

Джерело: сформовано автором

Матриця SWOT - інструмент, що використовується для виявлення та дослідження сильних та слабких сторін організації, можливостей розвитку та ймовірних загроз. Даний інструмент дає можливість визначити, чи досліджувана фірма має достатні ресурси для реалізації своїх перспектив, чи

зможє вона чинити опір загрозам і на ліквідацію яких недоліків вона повинна звернути особливу увагу. Загалом, до слабких сторін відносяться: брак рекламної компанії, відсутність плану стратегічного розвитку компанії та верховенство операційних питань над стратегічними. Для розвитку підприємства та зміцнення ринкових позицій необхідно виявити напрямки розвитку компанії, створити та прищепити співробітникам певні механізми реагування на подразники макросередовища, приділяти більшу увагу роботі з клієнтом, ретельно відстежувати можливі загрози з боку конкурентів та тенденції ринку.

Таблиця 2.7

SWOT-аналіз підприємства. Можливості

Можливості	
Поява нових технологій	Поява нових технологій безпосередньо відображається на якості та швидкості надання логістичних послуг. Наприклад, запровадження електронних документів значно прискорило митне оформлення товару.
Співпраця з іншими компаніями	Пошук постійних партнерів та побудова з ними довірчих відносин формують серію додаткових переваг. Наприклад, це може бути система знижок чи інформація, що надається клієнтами, використовувана вивчення попиту послугу.
Захоплення суміжних сегментів ринку	Вивчення ситуацій на ринку, перемикання споживачів та експансія нових сегментів ринку.
Підвищення попиту послуги	Підвищення попиту послуги вантажоперевезення призведе до збільшення виручки компанії.

Джерело: сформовано автором

Незважаючи на те, що такий інструмент розглядає можливості та ризики, що впливають на підприємство, і може представляти ключове значення, дані для аналізу вибудовуються на суб'єктивній думці експертів, яка може бути помилковою і не завжди відповідати дійсному стану справ. Основними сильними сторонами підприємства є: тривале існування на ринку та

популярність серед споживачів, постійні замовники, чіткість та гнучкість управління замовленнями.

Таблиця 2.8

SWOT-аналіз підприємства. Загрози

Загрози	
Підвищення рівня конкуренції	Високий рівень конкуренції ускладнює розширення впливу ринку. У крайніх випадках може призвести до повного витіснення компанії із ринку.
Зниження попиту послуги	Зниження рівня попиту екзогенного чи ендогенного у разі призводить до втрати виручки компанією та необхідності змін. Це може пошук нових сегментів ринку, зміна підходу до споживача та ін.
Несприятливі зміни курсу іноземних валют або торговельної політики іноземних урядів	Зниження вартості національної валюти та блокування на кордоні із Польщею призвело до кризи компанії. Подорожчання товарів призвело до падіння купівельної спроможності, отже, і зниження попиту експедиторські послуги.
Збільшення кількості неплатоспроможних контрагентів	Будь-яка, навіть найбільша компанія, під впливом різних факторів, в один момент може стати неплатоспроможною. Подібні ризики можуть призвести до великих фінансових втрат компаній контрагентів.
Несприятлива податкова політика	Збільшення податкового оподаткування зазвичай негативно б'є по купівельної спроможності, що, як було зазначено, призводить до зменшення попиту й втрати виручки.

Джерело: сформовано автором

STEP-аналіз - це бізнес-інструмент, який допомагає визначати найбільш значущі для компанії макроекономічні фактори.

Під час проведення STEP-аналізу компанії було виконано дії:

1. Визначено зовнішні чинники, що впливають діяльність підприємства.
2. Оцінено вплив кожного чинника перспективи розвитку підприємства (за шкалою від 1 до 10).
3. Визначено ймовірність зміни досліджуваних факторів (шкалою від 0 до 1).

4. Була розрахована середньозважена можливість зміни кожного з факторів.
5. Виявлено підсумкове значення розрахункового коефіцієнта.

Виходячи з отриманих у ході аналізу даних, визначається, що найвпливовіший соціальний фактор – підтримка репутації компанії. Соціальні чинники значним чином впливають на формування асортиментної політики, розробку рекламних та маркетингових кампаній та інші аспекти діяльності з розвитку компанії. Погана репутація відлякуватиме потенційних замовників.

Таблиця 2.9

STEP-аналіз підприємства

Аналізовані фактори	Вага експертного заключення	Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Разом із врахуванням поправочного коефіцієнта
	Вплив фактору	0,2	0,3	0,15	0,35	
Соціально-демографічні впливи						
Освітні стандарти	8	0,2	0,7	0,5	0,7	0,084
Ставлення до праці	7	0,15	0,6	0,45	0,7	0,057
Репутація компанії	7	0,5	0,75	0,6	0,6	0,086
Мода та зразки для наслідування	3	0,15	0,2	0,2	0,25	0,012
Технологічні впливи						
Розвиток логістики у регіоні	5	0,45	0,5	0,6	0,35	0,048
Поява нових технологій	6	0,6	0,75	0,55	0,5	0,072
Інформація та комунікації, вплив інтернету	7	0,65	0,5	0,8	0,7	0,093
Економічний вплив						
Темп економічного зростання	4	0,2	0,2	0,2	0,4	0,02
Відсотки за кредитами	3	0,2	0,15	0,2	0,3	0,013
Підвищення рівня інфляції	3	0,2	0,25	0,4	0,35	0,018
Підвищення рівня конкуренції	5	0,55	0,5	0,6	0,5	0,054
Політико-правові впливи						
Посилення російської та іноземної торгової політики	8	0,85	0,7	0,5	0,9	0,118
Податковий контроль з боку держави	5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,053
Регулювання трудових відносин законодавством	4	0,45	0,5	0,3	0,4	0,033
Державне втручання у приватний сектор	2	0,3	0,25	0,4	0,6	0,016

Джерело: сформовано автором

Аналіз технологічних чинників необхідний відстеження інноваційних і перспективних виробничих тенденцій, відмовитися від застарілих методів. Найбільш значущий фактор - розвиток комунікацій в мережі інтернет. Великі соціальні мережі, такі як Instagram або Facebook – є потужним майданчиком для просування своїх послуг та залучення нових замовників.

Економічні чинники виступають найважливішим стимулятором ділової активності підприємств. Підвищення конкуренції при наближенні умов ринку до насичення може викликати в компанії значне підвищення витрат, пов'язане з тим, що компанії необхідно утримувати своє становище на ринку і продовжувати розвиток, щоб не відстати від конкурентів.

Державна політика є найпотужнішим механізмом, що регулює кругообіг грошових коштів та інші аспекти, що впливають на отримання прибутку та ресурсів компанії. Тому один із найвпливовіших політико-правових факторів – це посилення торгової політики. Це може бути прямі обмеження експорту та імпорту, кредитування, запровадження податків, що зрештою позначиться на попиті послуги, надані експедитором.

Однак, даний метод оцінки суб'єктивний. Зазвичай, в основі такого аналізу лежить думка аналітиків, які, у свою чергу, можуть не зорієнтуватися у запропонованій ним ситуації через безмірну універсальність задіяних елементів. Крім того, при роботі з таким інструментом не доводиться спиратися на якісь кількісні методи оцінювання, що робить аналіз дуже простим, але й водночас недостатньо інформативним для вирішення конкретних питань.

Проаналізувавши діяльність підприємства можна виділити такі позитивні моменти роботи підприємства, а саме:

1. Довгострокові контракти з підприємствами – контрагентами, а також постійне збільшення кількості контрагентів;
2. Постійне збільшення обсягу перевезень;

3. Якісне та своєчасне обслуговування споживачів;
4. Підвищення економічних показників.

2.3. Аналіз обсягів перевезень та тарифів на перевезення вантажів підприємства

У розпорядженні підприємства є сім автомобілів: три автомобілі вантажопідйомністю п'ять тон, чотири вантажівки вантажопідйомністю три тони.

Таблиця 2.10

Зміна обсягів перевезень за 2021-2023 роки

Місяць	2021	2022	2023	Відхилення абсолютне	Відносне відхилення в %
Січень	131614,1	83376,6	125434,6	-6179,5	95
Лютий	135136,7	161673,3	114619,5	-123717,2	85
Березень	186899,3	136811,7	160336,9	-26562,4	86
Квітень	187361,0	166097,2	210228,3	22867,3	122
Травень	166383,2	171140,8	190171,2	237880	114
Червень	155215,4	206584,7	204905,5	49690,1	13
Липень	169274,8	197107,3	205509,6	36234,8	121
Серпень	187234,0	205349,1	258146,7	70912,7	138
Вересень	240135,6	234646,1	268254,5	28118,9	112
Жовтень	378566,6	337168,2	379810,2	1243,6	100
Листопад	245032,6	276082,7	222209,8	-22822,8	89
грудень	217786,0	243516,2	283452,7	65666,7	130
Разом	2400639,3	2419553,9	2623079,5	333332,2	

Джерело: сформовано автором

Середня вага товару, що відвантажується зі складу щомісяця, за різними напрямками та маршрутами, становить 202 тони. Кількість товару, що відвантажується, залежить від сезонності. Так, наприклад, з січня по березень - середній показник товару, що відвантажується - 75 тон, з березня до травня йде

сезонна зміна з зими на літо, в цей період збільшується обсяг продажів, звідси збільшується і обсяг відвантажуваного товару, що показано в таблиці 2.7.

Збільшення обсягу товару, що відвантажуються, пов'язане зі збільшенням числа контрагентів, розширенням числа маршрутів і впровадження нових автомобілів в автопарк.

Також можна говорити про динаміку обсягу перевезень залежно від населеного пункту. Дані показані у таблиці 2.10.

Збільшення обсягу товару, що відвантажуються, пов'язане зі збільшенням числа контрагентів, розширенням числа маршрутів і впровадження нових автомобілів в автопарк. Також можна говорити про динаміку обсягу перевезень залежно від населеного пункту. Дані показані у таблиці 2.11

Таблиця 2.11

Зміна обсягів перевезень залежно від напрямку (тон)

Місяць	2021	2022	2023	Віхилен ня абсолют не	Відносне відхилен ня в %
Вишгородський район (Поліська ТГ)	1400,57	1438	2630	1229,43	187
Вишгородський район (Димерська ТГ)	90	90,96	91	1	101
Вишгородський район (Пірнівська ТГ)	102	90	334,54	232,54	327
Вишгородський район (Іванківська ТГ)	30	30	30	0	100
Фастівський район	9	11,32	10	1	111
Обухівський район (Кагарлицька ТГ)	56,07	302	56,07	0	0
Обухівський район (Миронівська ТГ)	13	13	13	0	100
Білоцерківський район (Сквирська ТГ)	35	37	36	1	102
Білоцерківський район (Таращанська ТГ)	70	70	70,1	0,1	100
Білоцерківський район (володарська ТГ)	17	19	18,3	1,3	107
Броварський район	256	38,33	260	4	101
Бориспільський район (Яготинська ТГ)	151	450	152	1	100
Бориспільський район (Циблівська ТГ)	63	14,94	63,07	0,066	100
Бучанський район (макарівська ТГ)	62	26	61	1	98
Бучанський район (Пісківська ТГ)	46	23	58	12	126

Джерело: сформовано автором

Дане підвищення числа контрагентів можна пов'язати із збільшенням кількості товарів, що є на складі, грамотними маркетинговими акціями, та здійсненням волонтерської діяльності.

В межах ТЕО, що здійснює підприємство, виявлено певні недоліки в організації, усунення яких дозволить підвищити ефективність функціонування даної транспортно-експедиційної організації у сучасних умовах. Зокрема, у період із січня 2021-го по травень 2023-го років було виявлено 9 вантажоперевезень під час проведення яких виникали факти псування товару внаслідок механічних пошкоджень через некоректно підібране пакування та неправильне розміщення вантажу. Загальний розмір збитків, який зазнали учасники вантажоперевезення, становив 101501 грн.

Таблиця 2.12

Зміна чисельності контрагентів за за 2021-2023 роки

Місяць	2021	2022	2023	Віхилення абсолютне	Відносне відхилен ня в %
Січень	437	360	479	42	110
Лютий	433	451	538	105	124
Березень	456	491	569	113	125
Квітень	524	530	604	80	115
Травень	529	522	647	118	122
Червень	515	544	632	117	123
Липень	524	565	630	106	120
Серпень	515	570	639	124	124
Вересень	535	587	688	153	128
Жовтень	589	640	695	106	118
Листопад	536	615	703	167	131
грудень	506	582	724	218	143
Разом	6099	6457	7548	1449	

Джерело: сформовано автором

Також, спостерігається недосконалість системи консультування клієнтів під час транспортно-експедиторського обслуговування із таких питань: вибір виду і типу транспортного засобу; вибір тари та упаковки; розміщення та

кріплення вантажу; необхідна документація при відвантаженні та розвантаженні; маршрут перевезення вантажу. Опитування клієнтів щодо транспортно-експедиторського обслуговування показало, що 66% учасників не виявили необхідності у додатковому поясненні та консультуванні щодо здійснення ТЕО. Проте 34% опитуваних висловилися у бік розширення спектра рекомендаційних послуг у галузях механізму проведення митних процедур та розрахунку простору, що займається вантажем. Наприклад, при перевезенні продуктів рослинного походження, може знадобитися фіто-санітарний сертифікат, причому цей документ може вимагатися як від перевізника, так і від вантажовідправника. Відсутність цього документа може призвести до затримки вантажу на митному кордоні. Плата за просту фуру в країнах ЄС коливається в межах 100-350 € за день. Крім цього, виникає ризик невчасної доставки вантажу, що також спричинить зростання додаткових витрат. У період із січня 2021-го по травень 2023-го років було зафіксовано 4 вантажоперевезення під час проведення яких виникали складності проходження митних кордонів, що характеризуються затримкою транспортних засобів та вантажу через недоліки відповідних документів або неправильність їх оформлення. Щоб уникнути подібних проблем із проходженням митниці, експедитору варто звернути увагу клієнта на переваги роботи з митним брокером. Брокер зазвичай наймається вантажоодержувачем, проте може бути найнятий і експедитором.

Консультування з питань розрахунку, що займається вантажем простору, також потребує окремої уваги. З спостережень співробітників компанії, багато контрагентів самостійно займаються його розрахунком. Особливе місце необхідно приділити розрахунку займаного вантажем місця під час збірного транспортування автомобільним транспортом

Також має місце втрата великого обсягу виручки компанії у зв'язку з втратою старих клієнтів. Незважаючи на те, що підприємство орієнтовано на побудову довгострокових довірчих взаємин із клієнтами, одне з вузьких місць організації – розсіювання клієнтського пулу. Частина старих клієнтів йде від компанії з метою знайти вигідніші умови для укладання угоди на транспортно-експедиторське обслуговування.

Висновки до розділу 2

В розділі розглядаються основні ТЕП діяльності підприємства та характеристики ТЕО клієнтів.

У ході роботи була проаналізована діяльність досліджуваного підприємства, а точніше, дана загальна характеристика підприємства, описується організаційна структура, проводиться аналіз зовнішнього та внутрішнього середовища організації, робляться висновки про фінансові результати організації на основі бухгалтерського балансу організації.

В результаті аналізу транспортно-експедиційного обслуговування на підприємстві було виявлено, що ця область у досліджуваній організації функціонує недостатньо ефективно.

Таким чином, дослідження показало: вдосконалення транспортно - експедиційного обслуговування є однією з актуальних проблем діяльності підприємства, так як від якості транспортно - експедиційного обслуговування залежить оперативність доставки, збереження, скорочення витрат, що може послужити висока ймовірність виконання основних правил логістики: потрібний вантаж, потрібному місці, у потрібний час, у потрібній кількості, необхідної якості та з найменшими витратами.

Сучасному підприємству, що надає транспортно-експедиційні послуги, для розвитку та функціонування необхідно використовувати, аналізувати і вміти застосовувати вже існуючий досвід світової економіки, існуючих підприємств, що мають успіх, а також необхідно використовувати досягнення нових технологій, а також мати гнучкість для економічних ситуації, федеральні закони, при цьому швидко реагувати на запити та вимоги споживачів. Дотримання всіх цих умов допоможе транспортно-експедиційному підприємству залишатися конкурентоспроможним, здатним створювати необхідні умови для забезпечення високого рівня транспортно-експедиційного обслуговування, здатного відповідати запитам споживачів.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ЗДІЙСНЕННЯ УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА

3.1 Основні шляхи покращення управління діяльністю транспортно-експедиційного підприємства

Формування конкурентного ринку транспортно-експедиторських послуг компанії одна із основних напрямів розвитку підприємства. Інтенсивне зростання обсягів та швидка зміна технологій перевезень змушують керівництво шукати більш ефективні шляхи доставки вантажів. Виникають нові види транспортно-експедиційної діяльності, наприклад так звана експрес-доставка, яка включає і перевезення, і транспортну експедицію, і послуги поштового зв'язку.

Незважаючи на те, що компанія має великі перспективи розвитку, в рамках аналізу її діяльності було виявлено низку проблем, а саме:

- щодо рівня доходу, щороку цей показник знижується.
- комерційні витрати у 2021-2023 роках помітно зросли.

Пропонуються такі шляхи покращення управління діяльністю транспортно-експедиційного підприємства:

- автоматизація ТЕО. Використання інтелектуальних технологій при перевезеннях дозволяє реалізовувати інноваційні продукти та послуги в цифровій логістиці та надавати динамічні транспортні та логістичні послуги на основі змін попиту та запитів клієнтів. Інноваційним напрямом розвитку транспортно-логістичної та експедиційної діяльності буде процес з візуалізації та віртуалізації транспортно-логістичних функцій забезпечення підприємств вантажами, сировиною, комплектуючими та реалізації готової продукції на

основі застосування сучасних методів та бізнес моделей надання транспортно-логістичних послуг та ведення бізнесу. Це можна вважати першим етапом із впровадження сучасних технологій, який багато компаній вже успішно стали застосовувати у своїх транспортно-технологічних процесах. Цифровізація та інтелектуалізація інформаційних потоків, супроводжуючі вантажі – на даному етапі розвитку найбільш складний технічний компонент транспортної логістики. Сучасними підходами в управлінні інформаційними потоками вважається заміна паперових перевізних документів з їхньою електронною аналогією. Але дані удосконалення в роботі з перевізними документами, хоч і дозволяють спростити супровідні процеси є малоефективним, оскільки реалізуються вже застарілі технології та методи комерційної роботи на базі нових технічних засобів автоматизації документообігу. Управління та організація роботи логістичних та експедиційних транспортних систем повинні будуватися з урахуванням динамічних змін, які можуть виникнути у процесі їхньої роботи. Важливо, щоб ці зміни не завдавали деструктивного ефекту її працездатності та цілісності, і система могла продовжити роботу як єдиний транспортний механізм, спрямований на реалізацію єдиних цілей та завдань, спрямованих на розвиток та відповідність ринкових умов, та підвищення якості наданих послуг, а також комплексного зниження наявних витрат.

- Удосконалення консультування клієнтів щодо вибору способів ТЕО. Пропонується запровадження спеціального перевіркового листа, що містить низку обов'язкових консультативних аспектів, необхідних під час попередньої роботи із замовниками транспортно-експедиційних послуг: вибір виду та типу транспортного засобу, проектування маршруту перевезення вантажу, необхідна документація на етапі відвантаження товару, підбір тари та упаковки, формування палет, розрахунок займаного вантажем простору, схема розміщення та кріплення вантажу, механізми проведення митних процедур,

необхідний пакет митних документів під час імпорту/експорту, переваги роботи з митним брокером, необхідна документація на етапі розвантаження товару.

Для контролю виконання обов'язків із консультування замовника, компанії рекомендується розробити систему заохочень та штрафів, засновану на розподілі преміальних виплат.

- Запровадження системи знижок для постійних клієнтів. З метою збереження якомога більшої кількості ключових клієнтів транспортно-експедиційної компанії» необхідно розробити дисконтну систему на послуги для постійних клієнтів. Пропонується впровадження накопичувальної дисконтної програми, що характеризується збільшенням пільг у міру кількості звернення клієнтів, при чому знижка нараховується окремо для кожного з трьох тарифних планів, виходячи з кількості звернень до транспортного-експедитора.

Дослідженням [25], присвяченим сучасним технологіям керування транспортними процесами, виділені такі функції, автоматизація яких підвищує ефективність транспортно-експедиторського обслуговування:

- автоматизація для обчислення оптимальних місць стоянок для включення їх у розклад, що динамічно змінюється;
- аналіз сегментів маршруту для пошуку альтернатив зворотного завантаження;
- централізація управління процесами, пов'язаними із перевезенням;
- керування всіма водіями та транспортними засобами з єдиної консолі/

З метою формування стратегії ефективного управління в умовах цифрової трансформації в компанії проводиться планомірна робота з переходу на процесне керування. В даний час здійснюється робота з визначення цільового стану та побудови ключових бізнес-процесів, таких як маркетингові дослідження, формування клієнтської бази, експедирування вантажів (транспортно-експедиційні послуги), організація контейнерних перевезень, перевезень вантажів із використанням власного рухомого складу, перевезень

вантажів, що швидко псуються, термінальні послуги, митне оформлення, страхування вантажів, технічна експлуатація рухомого складу.

В основу роботи з підвищення ефективності та вдосконалення діяльності компанії закладається як оптимізація, а й цифровізація ключових процесів. Застосування в цьому випадку процесного підходу дозволяє встановити напрями оптимізації бізнес-процесів та сформувані умови ефективної цифровізації операційної та управлінської діяльності.

Особлива увага приділяється питанням автоматизації бізнес-процесів ТЕО клієнтів. В даний час у компанії ведеться розробка інформаційної системи транспортно-експедиційної діяльності, що забезпечує автоматизовану та інформаційну підтримку повного циклу робіт, включаючи взаємодію з клієнтами при організації перевезення вантажів, а також забезпечує організацію та здійснення договірної роботи з вантажовласниками, експедиторськими організаціями, власниками залізничного рухомого складу та іншими учасниками транспортного ринку.

Існуюча модель договірної та експедиційної діяльності. а також інформаційний супровід перевезень, включає в себе використання відповідальними працівниками інформаційних ресурсів та автоматизованих програм, при цьому не виключаючи ручної праці та паперового документообігу. Виникаючи в процесі діяльності дублюючи один одного операції з введення інформації або даних, формування довідок та звітів призводять до додаткових трудовитрат, які виникають як у виробничих відділах, так і у відділах, в які подається інформація.

Впровадження системи дозволяє мінімізувати або виключити повністю дублювання інформації щодо складання актів виконаних робіт та актів звірки за клієнтами, формування додатку до актів, довідки профактично розподіленої валюти та ін.

Пропозиції щодо її удосконалення представлені в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Результати дослідження та запропоновані проектні рішення

Елементи системи	Результати дослідження	Проектні рішення, що пропонуються	Вимоги
1. Споживачі інформації	1.Планово-виробничий відділ 2. Цех 3.Економічна служба	1.Планово-виробничий відділ 2. Цех 3.Економічна служба	Залишити незмінними користувачів інформації
2. Склад задач	1.Облік виконання плану виробництва	1.Облік виконання плану виробництва 2.Аналіз виконання плану виробництва	Розширити склад задач із перепостановкою функціонуючих задач
3.Вихідні документи	1.Відомість обліку виконання плану виробництва	1.Відомість обліку виконання плану виробництва. 2.Відомість аналізу виконання плану виробництва	Необхідна розробка нових вихідних форм документів відповідно до складу задач
4.Первинні документи	1.План виробництва 2.Добовий рапорт виконання плану	1.План виробництва 2.Добовий рапорт виконання плану	Залишити незмінним кількість первинних документів
5.Джерела вхідної інформації	1.Плановий відділ 2.Виробнича ділянка	1.Плановий відділ 2.Виробнича ділянка	Залишити незмінним кількість джерел первинних даних
6. Технологія обробки інформації	Дані обробляються за застарілою технологією	Нова технологія обробки даних	Необхідна розробка нової технології обробки даних
8.Режим роботи	Однозмінний	Однозмінний	Режим роботи засобів обчислювальної техніки залишити незмінним
9. Персонал	Всі працівники	Всі працівники	Навчання персоналу

Джерело: сформовано автором

Система передбачає супровід основних бізнес-процесів:

- реєстрація в єдиній базі даних клієнтів, заявок на надання послуг, договорів;
- обробка, облік та аналітика даних роботи з клієнтами;
- взаємодія із залізничними, бухгалтерськими, банківськими та іншими інформаційними системами;

Для реалізації цього заходу необхідно виконати низку таких дій:

1. Виходячи з розширених аспектів консультування, розробити обов'язковий для застосування конкретизований чек-лист;
2. Компенсувати недоліки знань співробітників компанії у розширених аспектах консультування;
3. Включити розроблений чек-лист у роботу менеджерів із продажу та провести інструктаж;
4. Проводити своєчасний контроль за виконанням зобов'язань у сфері консультування замовника.

Відповідальним за виконання цих дій слід призначити начальника відділу продажу. Для контролю виконання обов'язків із консультування замовника, компанії рекомендується розробити систему заохочень та штрафів, засновану на розподілі преміальних виплат.

Проблема упаковки не обмежується псуванням вантажу через її деформацію. Проблема пакування вантажів при автотранспортному збірному перевезенні полягає ще й у тому, що фрахт виходить із логіки максимізації використання корисної висоти, наприклад – 2,65 метра при 86-ти кубовому напівпричепі. Але на практиці люди формують палети не виходячи з норм напівпричепа, а виходячи з норм зберігання на стійках. Тобто, на виході, при транспортуванні йде певна шкода собівартості щодо невикористання корисної висоти. Клієнту потрібно враховувати це для формування палети.

Для оцінки потенційних витрат, пов'язаних з відсутністю розуміння процесу упаковки та вибору тари, розберемо зовнішньоекономічну угоду щодо транспортування збірного вантажу автомобільним транспортом за маршрутом Німеччина (Бохум) - Україна (Київ) із такими умовами: Інкотермс – FCA, автотранспорт, складене перевезення, маса нетто – 3000 кг у 6 європалетах розміром 120x80x120 см. Відправником вантажу було запропоновано кілька варіантів упаковки вантажу:

- напівжорстка упаковка - стандартний палет, картонна коробка та пакувальна стрічка;

- Жорстка упаковка у вигляді палетного борту - спеціальної конструкції зі стандартної палети, набірних палетних бортів і жорсткої кришки.

Вартість однієї упаковки становила 30 € та 50 € відповідно. Як правило багато хто вибирає більш дешевий варіант, і ця угода не є винятком. Однак жорстка упаковка дає можливість штабелювання вантажу, завдяки якому можна максимізувати корисну висоту. Підсумком буде набагато більша економія коштів, особливо відчутна при тривалих перевезеннях.

Витрати на транспортування вантажу розраховуються за формулою $9 \text{Витрати} = (\text{Вартість упаковки} \times \text{у палет}) + \text{КОМ}$, де КОМ – вартість вантажного метра.

1. Без штабелювання палет, витрати на транспортування вантажу становитимуть: $30 \times 6 + 2540 = 2720$ €.

2. При максимізації корисної висоти витрати на транспортування становитимуть: $50 \times 6 + 1260 = 1560$ €.

Таким чином, за належного інформування замовника менеджером відділу продажів, економія коштів становитиме 1 160 €.

Розрахунковий простір, що займається вантажем, визначається виходячи з умов та виду перевезення. Його значення сильно варіюються для кожного типу транспорту:

- Для авіаперевезень найбільше значення відіграє об'ємна вага вантажу;
- для контейнерних перевезень морським та залізничним транспортом, це
- обсяг і рідше КОМ;
- Для перевезень автотранспортом необхідно вдаватися до синтетичного підходу. Розрахунки при автомобільних перевезеннях одні з найскладніших, тому що відразу враховується безліч факторів - місце по довжині основи і

ширині кузова, наявність вільного простору над вантажем, граничні навантаження на осі транспортного засобу.

3.2 Впровадження системи лояльності для постійних клієнтів

Пропонується впровадження накопичувальної дисконтної програми, що характеризується збільшенням пільг у міру кількості звернення клієнтів. Знижка нараховується окремо для кожного з трьох тарифних планів, виходячи з кількості звернень до транспортного експедитора.

Таблиця 3.2

Система знижок

Кількість замовлень, одиниць	Розмір знижки, %
Базовий план	
5	3
10	5
15	7
Оптимальний план	
5	3
8	5
12	7
Для постійних клієнтів	
5	3
7	5
10	7

Джерело: розроблено автором

Дисконт у вигляді 3% знижки на послуги логістичного оператора видається в результаті 5-ти звернень незалежно від тарифного плану. Знижка у розмірі 5% надається клієнтам, які звернулися до компанії 10, 8 або 7 разів, виходячи з виду тарифного плану. Можливість використовувати максимальну знижку у розмірі 10% відкривається клієнтам, які надавали послуги транспортно-експедиційного обслуговування 15, 12 та 10 разів відповідно.

Запропонований варіант знижкової системи є найбільш складним, оскільки потребує обліку та накопичення інформації щодо клієнтів. У зв'язку з

цим у рамках підприємства необхідно запровадити програмне забезпечення, яке дозволить систематизувати дані про клієнтів: відобразити кількість їх звернень за послугами транспортно-експедиційної компанії, розрахувати розмір дискаунту та відобразити вартість послуг відповідно до наданої знижки за рівнями тарифного плану.

3.3 Оцінка ефективності запроваджених засобів

В даний час на транспортному ринку програмні продукти прийняття оптимальних технологічних рішень з організацією ТЕО практично відсутні. Проведений аналіз Інтернет-джерел дозволив визначити наступні найбільш популярні програмні продукти для ТЕО: CargoCRM, Nova Trans, SIGMA Transport Logistics, та TransTrade. Все існуюче ПЗ характеризується недостатньою гнучкістю (можливість додавати/прибирати певні можливості ПЗ) залежно від спеціалізації та переваг ТЕО). Вартість обладнання 1 робочого місця ліцензійним логістичним ПЗ (з розрахунку на штат із 5 менеджерів-логістів) коливається від 45 € до 600 €.

Таким чином, необхідно забезпечити автоматизацію процесу обробки економічної інформації з аналізу виробничої діяльності, що дасть змогу: забезпечувати повну відповідність номенклатури об'єктів обліку необхідному рівню узагальнення інформації, забезпечити повне відображення господарських операцій, автоматизувати процес розрахунку економічних показників, здійснювати введення інформації на місці її виникнення, спростувати схему документообігу на підприємстві, підвищити оперативність обліку виготовленої продукції.

Таблиця 3.3

Характеристика поточного потоку документів

№	Документ, j	Середня кількість документів, які опрацюються K_{ij} , [шт./міс.]	Середня трудоемність обробки документів, W_{ij} [люд.*год./шт.]	Середня вартість за витратними матеріалами, грн./ j -й док.
Керівник підприємства				
1	Статут	0	30	15
2	Договори про замовлення	15	15	2
3	Відомість по витратам	15	15	5
4	Аналітична звітність	15	2	2
5	Бухгалтерська звітність	4	5	5
6	Плани роботи	4	5	5
7	Кошторис робіт	4	5	5
Бухгалтер				
1	Звітність	15	15	15
2	Підготовка типових договорів	1	1	1
3	Коректування договорів	1	1	1
4	Графіки роботи окремих бригад	1	1	1
5	Звіт про виконання кошторису	4	5	5
Секретар				
1	Списки працівників	0	30	15
2	Бланки договорів	5	5	5
3	Підготовка типових договорів	15	15	15
4	Коректування договорів	15	5	1
5	Посадові інструкції працівників відділів	4	4	1
6	Описи справ постійного зберігання	4	4	1
7	Плани робіт	4	4	1
8	Звітність	4	4	1
9	Розпорядження керівництва	4	5	5
10	Службове листування	20	1	20
Начальник виробництва				
1	Наряди	15	5	75
2	Акти виконаних робіт	5	5	25
3	Графіки роботи працівників	5	1	5
4	Стан робіт щодо конкретного замовлення	5	5	25
5	Загальний кошторис робіт	4	5	5
6	Звіт про виконання кошторису	1	25	25

Джерело: сформовано автором

Оцінку ефективності запропонованих заходів виконаємо відповідно до формул. Розрахуємо витрати на документообіг. Оцінка кількості виконавців N_j , необхідних для обробки документу j із заданою середньомісячною трудомісткістю:

$$T_{м,сер.} = (256 \text{ роб. днів} \cdot 8 \text{ год.}) / 12 \text{ міс} \approx 171 [\text{год.}/\text{міс.}];$$

$$N_j = (K_j \cdot W_j) / T_{м,сер.} [\text{чол.}].$$

Сума N_j по всіх документах дає необхідну кількість виконавців.

Обчислення середньомісячних фінансових витрат M_j на обробку j -го типу документу: $M_j = N_j \cdot C \cdot (1 + H/100)$ [грн./міс.]; $M = \sum M_j$.

Обчислення собівартості обробки C_j одного екземпляра j -го типу документу $C_j = M_j / K_j$ [грн./екз.].

Таблиця 3.4

Витрати на персонал по заробітній платі

Підрозділ (найменування посади), i	Значення показників витрат	
	Середня заробітна плата Z_i [грн./люд*міс]	Нарахування на заробітну плату H_i [грн.]
Керівник підприємства	40000	13333,37
Головний бухгалтер	32000	10666,63
Секретар	23000	7619,086
Начальник виробництва (технічний директор)	32000	10666,63
Логіст	23000	7619,086
Разом	150000	49904,8

Джерело: сформовано автором

Результати розрахунків представимо у виді таблиці.

За даної системи документообігу бачимо, що найбільш навантаженим є секретар, для інших працівників також спостерігається дублювання документації.

Саме тому є необхідність у реалізації системи електронного документообігу в

установі.

Таблиця 3.5

Витрати за посадами на документообіг

Підрозділ, виконавець	Кількість виконавців	Витрати на ЗП за документообігом	Затрати на витратні матеріали
Керівник підприємства	1	89544,65	26863,39
Головний бухгалтер	1	88592,25	26577,68
Секретар	1	23000	54926,81
Логіст	1	190480	57144
Експедитор	1	23000	5511,886
Разом	5	150000	26863,39

Джерело: сформовано автором

Таблиця 3.6

Визначення економії від зниження трудомісткості

Посада	Оклад,	Число працівників	Середня зарплата 1 співробітника, грн.	Вартість години роботи, грн.	Економія від зниження трудомісткості, грн.
Керівник підприємства	35000	1	35000	218,75	4575,2
Головний бухгалтер	28000	1	28000	175	3050
Секретар	20000	1	20000	125	2989,2
Логіст	20000	1	20000	125	2653,6
Експедитор	28000	1	28000	175	2348,4
Разом	131000	5	131000	818,75	15616,4

Джерело: сформовано автором

Впровадження і використання системи в практичній діяльності підприємства дозволило, з одного боку, значно полегшити виконання задач виконавцям робіт, які займаються обробкою інформації та приймають участь у технологічних процесах, а з іншого боку, забезпечує керівникам і персоналу, відповідальному за організацію процесів обробки і руху документів, досягнення нового якісного рівня в рішенні наступних задач:

Висновки до розділу 3

Проведений аналіз наголошує на важливості інформаційних технологій у процесі ТЕО. Сучасні ТЕО головним чином використовують спеціалізовані логістичні сайти для пошуку актуальних заявок на експедиторське обслуговування. Також використовується програмне забезпечення, основними функціями якого є заповнення та оформлення транспортної та бухгалтерської документації, а також створення бази даних про клієнтів.

Проведено аналіз поточного стану підприємства, який показав, що на даний момент пріоритетним напрямом підвищення ефективності функціонування та конкурентоспроможності підприємства є вдосконалення сфери консультування замовників та розробка методів утримання клієнтів.

Результати дослідження планується використовувати для вдосконалення транспортно-експедиційного обслуговування підприємства. Ревізія обов'язків менеджерів з продажу у сфері консультування клієнта дозволить:

- Створити ефективну систему консультування замовника;
- уникнути частини ризиків, що виникають внаслідок нестачі компетенції вантажовласників у сфері логістичних операцій;
- Зменшити ймовірність збільшення додаткових витрат компанії-експедитора.

Впровадження системи знижок для постійних клієнтів транспортно-експедиційної організації дозволить:

- Зменшити розсіювання клієнтського пулу;
- частково уникнути великих втрат виручки компанії.

ВИСНОВКИ

Правові та організаційні засади транспортноекспедиторської діяльності в Україні визначаються Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність». Згідно із цим Законом, транспортноекспедиторська послуга – це робота, що безпосередньо пов’язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпорного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування. Транспортно-експедиційна послуга – це операція чи група операцій, спрямованих на задоволення потреби клієнта в експедируванні. Транспортно-експедиційне обслуговування (ТЕО) – це діяльність спеціалізованих організацій, пов’язана з перевезенням вантажів і виконанням допоміжних робіт. Основне завдання ТЕО – це пошук найбільш ефективного для замовника варіанта доставки вантажів на одному або декількох видах транспорту. Транспортно-експедиторська діяльність має складну структуру, головними учасниками якої 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. У структурі ТЕО можна відокремити 3 складові: транспортне обслуговування, експедиторське обслуговування, посередницького обслуговування.

Транспортне обслуговування – це перевезення на різних видах транспорту, навантажувально-розвантажувальні роботи у клієнта та на транспортних вузлах, складські роботи на транспортних вузлах та в розподільчих центрах, а також перевантажування з одного виду транспорту на інший. Експедиційне обслуговування – це підготовка вантажів, зокрема розрахунки, оформлення документів, зважування, маркування, операції з

переміщення вантажів – приймально-здавальні операції та охорона, а також організаційні послуги, а саме координація робіт різних видів транспорту та інформаційно-комерційні послуги. Посередницьке обслуговування складається з організаційно-посередницького, консультаційноаналітичного, інформаційного.

Поняття транспортно-експедиторської діяльності і транспортно-експедиторських послуг можуть розглядатися по-різному, але сутність цих термінів залишається єдиною. Узагальнюючи їх, можна зробити висновок, що транспортно-експедиторська діяльність – це комплекс послуг, які включають увесь спектр робіт, пов'язаних із перевезенням (транспортуванням) вантажів (товарів), а також з їх навантаженням, доставкою вантажів у пункт призначення, страхуванням та забезпеченням їх охорони. Експедитори, своєю чергою, виступають посередниками в наданні даних послуг. Необхідно зазначити, що в умовах ринкової економіки підтверджується важлива організуюча та системоутворююча роль транспортно-експедиторської діяльності в процесі формування логістичних технологій як під час реалізації зовнішньоторговельних зв'язків, так і під час організації транзитних потоків вантажів і транспортних засобів через територію України. В економічній літературі понятійно-категоріальний комплекс у сфері управління транспортно-експедиторською діяльністю відзначається певною неузгодженістю. Передусім це стосується трактування поняття транспортного експедирування.

Таким чином, дослідження показало: вдосконалення транспортно - експедиційного обслуговування є однією з актуальних проблем діяльності підприємства, так як від якості транспортно - експедиційного обслуговування залежить оперативність доставки, збереження, скорочення витрат, що може послужити висока ймовірність виконання основних правил логістики: потрібний вантаж, потрібному місці, у потрібний час, у потрібній кількості, необхідної якості та з найменшими витратами.

Сучасному підприємству, що надає транспортно-експедиційні послуги, для розвитку та функціонування необхідно використовувати, аналізувати і вміти застосовувати вже існуючий досвід світової економіки, існуючих підприємств, що мають успіх, а також необхідно використовувати досягнення нових технологій, а також мати гнучкість для економічних ситуації, федеральні закони, при цьому швидко реагувати на запити та вимоги споживачів. Дотримання всіх цих умов допоможе транспортно-експедиційному підприємству залишатися конкурентоспроможним, здатним створювати необхідні умови для забезпечення високого рівня транспортно-експедиційного обслуговування, здатного відповідати запитам споживачів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Полякова О. М. Формування інтермодальної транспортної системи в Україні на базі вантажних транспортно-розподільчих комплексів. - Рукопис. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку. - Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2005
http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/6963/1/aref_Polyakova.pdf
2. Проект Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури»
<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>
3. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 52, ст.562)
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
4. Як повномасштабна війна вплинула на обсяги перевезень в Україні
<https://www.slovoidilo.ua/2023/03/31/infografika/ekonomika/yak-povnomasshtabna-vijna-vplynula-obsyahu-perevezen-ukrayini>
5. https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_zh_vidami_transportnykh_perevezen
6. Вантажні перевезення в Україні за підсумками 2022 року скоротились удвічі
<https://dia.dp.gov.ua/vantazhni-perevezennya-v-ukra%D1%97ni-za-pidsumkami-2022-roku-skorotilis-udvichi/>
7. Статистика транспорту та зв'язку 2023
https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm

8. Міжнародні вантажні перевезення України: тенденції ринку
<https://fakty.com.ua/ua/ukraine/ekonomika/20230803-mizhnarodni-vantazhni-perevezennya-ukrayiny-tendencziyi-rynku/>
9. Гаврилко Т.О., Сафонова Т.І. Транспортно-експедиторські послуги: чинники впливу та напрями підвищення якості. URL: <https://jrnل.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/247/236>.
10. . Стаднік В. Г. Теоретико-методичні основи оцінки якості послуг транспортно-експедиторських компаній : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Запоріжжя, 2018. 22 с.
11. . Стаднік В.Г. Тенденції розвитку міжнародного транспортно-експедиційного бізнесу. Вісник Хмельницького національного університету. 2011. № 6, Т. 2. С. 297–300.
12. Цьонь О.П., Плекан У.М. Транспортно-експедиторська діяльність в Україні. Перспективи відбудови. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2022/12/147.pdf>.
13. Довідник експедитора та NVOCC International Cost & Companies Guide. URL: <https://moverdb.com/uk/%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80/>
14. Кубраков О. Презентовано оновлений звіт про потребу відновлення України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34139.html>
15. УЗ планує індивідуально визначати перелік послуг з експедирування. URL: <https://www.railinsider.com.ua/uz-planuye-indyvidualno-vyznachaty-perelik-poslug-z-ekspedyruvannya/>
16. Торгівля 2022 року за видами транспортних перевезень. URL: https://export.gov.ua/news/4413-torgivlia_2022_roku_z_vidami_transportnikh_perevezen

17. Єфімов О. Транспортно-експедиторська діяльність: точка зору юриста. Збірник систематизованого законодавства, 2017. - №4. – С. 13-16.
18. Міжнародні перевезення вантажів з УВК. UVK Just-in-Time: вебсайт. URL: <https://www.uvk.ua/poslugi/mizhnarodnij-forwarding/>
19. Казанова М. Транспортно-експедиторська діяльність: «оформленські» нюанси. Бухгалтер 911. 2018. - №45: вебсайт. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/buh911/2018/november/issue-45/article-40322.html>
20. Кравченко Д. Експедиторські послуги. Бухгалтерський тиждень. 2018. - №11: вебсайт. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/bn/2018/march/issue-11/article34777.html>
21. Цимбалістова О.А. Управління якістю логістичних робіт і послуг : текст лекції. Харків : Харківський національний університет внутрішніх справ, 2019. – 15 с.
22. Москвіченко І.М., Стаднік В.Г. Методи розрахунку оцінки якості діяльності підприємств транспортних послуг на прикладі транспортноекспедиторської компанії. Молодий вчений. 2015, № 6. С 35 – 39. URL: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2015/6/36.pdf>
23. Як логістика адаптувалася до війни <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/>
24. amazon.com
25. <https://logistic-consulting.com.ua/avtomatizacija>
26. Віниченко В.С. Основні напрямки розвитку транспортної системи України / В.С. Віниченко, М.В. Ляхов. – Харківська державна академія міського господарства, 2016. – С. 193–198.
27. Перспективи підвищення якості та безпеки транспортних послуг / [Маруніч В.С., Мельниченко О.І., Вакарчук І.М., Лебідь І.Г.]. – Інститут економіки промисловості НАН України, 20108. – С. 88–90.

28. Міщенко А. Актуальні проблеми правового регулювання ринку транспортних послуг/ А. Міщенко // Правовий тиждень. 2018. – № 30.–31.
29. Ткаченко Н.Ю. Основні напрямки розвитку транспортної системи України / Ткаченко Н.Ю. – Донецький державний університет економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського, 2017. – С. 56–58.
30. ISO 9000-2008 «Системи управління якістю. Основні визначення і словник», який містить принципи управління якістю, основи побудови і функціонування систем якості, а також визначення ключових термінів у сфері якості
31. ISO 9001-2008 «Системи управління якістю. Вимоги» є стандартом, за вимогами якого проводиться сертифікація системи управління якістю;
32. ISO 9004-2008 «Системи управління якістю. Керівництво щодо поліпшення діяльності»
33. 1. Воркут Т.А. Механізм реалізації концепції клієнтоорієнтованого управління процесами і системами перевезень в умовах розвитку партнерств / Т.А. Воркут, О.А. Карпенко, С.О. Ковальчук // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 2. – С. 23–29.
34. . Воркут, Т. А. Проектування систем транспортного обслуговування в ланцюгах постачань [Текст]: монографія / Т. А. Воркут. – К.: НТУ, 2002. – 248 с.
35. Полуктова Н. Р. Методи прийняття рішень щодо аутсорсингу сервісів інформаційної системи підприємства / Н. Р. Полуктова, Т. М. Книщенко// Маркетинг і менеджмент інновацій, 2015, № 1. [Електроний ресурс]. – Режим доступу : http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2015_1_178_186.pdf
36. Дикань В.Л., Каграманян А.О., Каличева Н.Є., Маковоз О.В., Сухорукова Т.Г. Товарознавство та комерційна діяльність: підручник. Харків: УкрДУЗТ, 2018. 362 с.

37. Дикань В. Л., Корінь М. В. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2021. № 33. С. 13-19. 4.
38. Крикавський Є., Чернописька Н. Україна у глобальних ланцюгах поставок. Логістика: теорія та практика. 2022. № .1. С. 92-100.
39. Перебийніс О. В. Методичні основи формування ринку транспортних послуг. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. П. Василенка: Економічні науки. Ринкова трансформація економіки АПК. 2022. Вип. 32. С. 376-380.
40. 6. Токмакова І. В. Сучасні аспекти формування ефективної системи управління на підприємствах залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2023. № 42. С. 393 - 395.
41. Каличева Н. Є. Роль транспорту у забезпечення ефективності функціонування маркетингово-товарнологістичної схеми підприємства. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016. № 56. С. 93-96.
42. . Волонельська І. В., Маслова В. О. Дослідження факторів, що впливають на поведінку споживачів в сучасних умовах. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2018. №61. С.117-123.
43. . Полякова О. М., Шраменко О. В. Сучасні тенденції розвитку транспортнологістичної інфраструктури в Україні і світі. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 58. С. 126-134.
44. . Каличева Н. Є. Методологічні аспекти підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту за рахунок управління конкурентними позиціями. Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер.: Економічні науки. Херсон, 2017. Вип. 27. Ч. 1. С. 139 - 142.

ДОДАТКИ

Додаток А.
Таблиця А1.

Терміни ІНКОТЕРМС

ТЕРМІНИ ІНКОТЕРМС				
Літерне позначення групи	E	F	C	D
Суть термінів в групі	Відправлення (покладання на продавця мінімальних зобов'язань)	Основне перевезення не оплачено (покладання на продавця зобов'язань по доставці товару для перевезення відповідно до вказівок покупця)	Основне перевезення оплачено (покладання на продавця зобов'язань по підписанню договору перевезення на звичайних умовах за власний рахунок)	Прибуття (покладання на продавця зобов'язань по несенню всіх ризиків та витрат по доставці товару в угоджене місце)
Торгові терміни	EXW франко-завод (... назва місця)	FCA франко-перевізник (... назва місця призначення)	CFR вартість і фрахт (... назва порту призначення)	DAF поставка до кордону (... назва місця поставки)
		FAS франко вздовж борту судна (... назва порту відвантаження)	CIF вартість, страхування та фрахт (... назва порту призначення)	DES поставка з судна (... назва порту призначення)
		FOB франко-борт (... назва порту відвантаження)	CPT фрахт/перевезення оплачені до (... назва місця призначення)	DEQ поставка з причалу (... назва порту призначення)
			CIP фрахт/перевезення та страхування оплачені до (... назва місця призначення)	DDU поставка без сплати мита (... назва місця призначення)
				DDP поставка зі сплатою мита (... назва місця призначення)

Таблиця А.2.

Визначення митної вартості з залежності від умов поставки при імпорті товарів в Україну

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAF	DES	DEQ	DDU	DDP
1. Пакування													
2. Навантаження на транспортний засіб	+												
3. Доставка основному перевізнику	+	+											
4. Вивіз мито													
5. Страхування перевезення	+	+	+	+									
6. Навантаження на основний транспорт	+	+	+										
7. Оплата основного транспорту*	+	+	+	+									
8. Розвантаження											—	—	—
9. Імпортне мито											—		—
10. Доставка від основного транспорту													—
11. Розвантаження на склад підприємства													—

Примітка:

- У рядках 1 - 7 враховуються витрати, понесені до моменту перетину митного кордону України.
- У рядках 8 - 11 враховуються витрати, понесені на території України.
- * - До моменту перетину митного кордону України.
- - Витрати, що включаються в ціну товару відповідно до Інкотермс.

Таблиця А.3.

Види транспорту до яких можуть застосовуватися терміни поставок

Види транспорту, до яких можуть застосовуватися терміни поставки	Торговий термін
Будь-який вид транспорту	EXW
	FCA
	CPT
	CIP
	DAF
	DDU
	DDP
Виключно морський і внутрішній водний транспорт	FAS
	FOB
	CFR
	CIF
	DES
	DEQ