

Київський національний торговельно-економічний університет
Кафедра міжнародних економічних відносин

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«Управління міжнародними транспортними операціями»

(на матеріалах ТОВ «Укртрансagentur»)

Студента 2 курсу, 4 групи,
спеціальності 073 «Менеджмент»
спеціалізації «Менеджмент
зовнішньоекономічної діяльності»

Шугая Олексія
Андрійовича

Науковий керівник доктор
історичних наук, доцент

Студінський
Володимир
Аркадійович

Гарант освітньої програми д.е.н.,
доцент

Студінська Галина
Яківна

Київ 2018

АНОТАЦІЯ

Шугай О.А. Управління міжнародними транспортними операціями

Випускна кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальністю 073 «Менеджмент» спеціалізації «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності». Київський національний торговельно-економічний університет, 2018.

У випускній кваліфікаційній роботі визначено сутність міжнародних транспортних операцій, обґрунтовані фактори розвитку міжнародних транспортних послуг. Представлено міжнародні перевезення в контексті функціонування ринку транспортних операцій.

Проведено аналіз проблем та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні. Автор досліджує показники та напрямки оптимізації управління міжнародними транспортними операціями та пропонує способи їх вдосконалення використовуючи управлінські рішення. Наведена прогнозна оцінка запропонованих заходів.

Ключові слова: міжнародні транспортні операції, управління міжнародними транспортними операціями, ефективність міжнародної транспортної діяльності.

ABSTRACT

Shuhai O.A. Management of international transport operations

Final qualifying work for obtaining a master's degree in specialty 073
“Management” specialization “Management of Foreign Economic Activity”

In the final qualification work, the essence of international transport operations is determined, factors of development of international transport services are grounded. The international transportations in the context of functioning of the market of transport operations are presented.

The analysis of problems and prospects of development of transport logistics in Ukraine is carried out. The author investigates the indicators and directions of optimization of management of international transport operations and offers ways to improve them using managerial decisions. The predicted estimation of proposed measures is given.

Key words: international transport operations, management of international transport operations, efficiency of international transport activity.

Випускна кваліфікаційна робота: 113 с., Рисунки – 9, Таблиці - 15, Джерел - 56, Додатки - 9

Об'єктом дослідження є динамічні процеси розвитку світового ринку транспортно-логістичних послуг.

Предметом дослідження є логістична діяльність підприємств.

Організація, яка є основою для написання магістерської дипломної роботи - ТОВ «Укртрансагент».

Метою дослідження є дослідження специфіки функціонування та розвитку світового ринку логістичних послуг та розробка пропозицій щодо удосконалення діяльності транспортно-логістичного комплексу України з урахування передового міжнародного досвіду.

Завдання: визначити поняття та структуру ринку транспортно-логістичних послуг; дослідити фактори розвитку міжнародних логістичних комплексів; систематизувати методичні підходи до аналізу ефективності функціонування ринку логістичних послуг; проаналізувати сучасні тенденції розвитку ринку транспортно-логістичних послуг; узагальнити передовий досвід діяльності транспортно-логістичних комплексів; оцінити ефективність діяльності міжнародних логістичних компаній; визначити проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні; розробити напрямки оптимізації діяльності транспортно-логістичних компаній та обґрунтувати ефективність запропонованих заходів

Методи дослідження: монографічний (при розгляді теоретичних засад і вивченні наукових підходів до побудови транспортно-логістичних систем та економічних відносин з зарубіжними партнерами), індукції і дедукції (при аналізі розвитку торгово-економічних відносин України з європейськими країнами), статистичного аналізу (при оцінці структури та динаміки розвитку ринку транспортно-логістичних послуг), порівняння, аналізу і синтезу (при розробці й обґрунтуванні логістичної стратегії).

У вступі до роботи пояснюється актуальність та практична цінність вибраної теми; сформульовано мету та актуальність його практичного значення, представлено об'єкт дослідження, предмет дослідження та його завдання, а також методологічна та теоретична частина дослідження, використані в роботі методи, використані в роботі.

У першій частині роботи "Теоретичні основи функціонування міжнародними транспортними операціями" визначено сутність управління міжнародною виставковою діяльністю неурядової організації. Описано поняття та сутність для міжнародних транспортних операцій. Представлено методологічні підходи до оцінки ефективності прийняття рішень виробничого підприємства.

У другій частині роботи "Аналіз розвитку світового ринку транспортних операцій" проаналізовано сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг та оцінено ефективності діяльності міжнародних компаній в управлінні транспортними операціями.

У третій частині роботи "Напрямки удосконалення управління міжнародними транспортними операціями підприємств України на прикладі ТОВ «Укртрансент»" описанні проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні, запровадженні напрямки оптимізації управління міжнародними транспортними операціями компанії ТОВ «Укртрансент» та обґрунтована ефективність запропонованих заходів.

Висновки та пропозиції містять теоретичне узагальнення та з'ясування рішень даної наукової проблеми, суть якої полягає у всебічному вивченні, оцінці та логістичній діяльності підприємств.

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ	
МІЖНАРОДНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ ОПЕРАЦІЯМИ	6
1.1. Поняття та сутність транспортних операцій.....	6
1.2. Фактори розвитку міжнародних транспортних послуг	16
1.3. Міжнародні перевезення в контексті функціонування ринку транспортних операцій	22
Висновки до розділу 1	29
РОЗДІЛ 2 МІЖНАРОДНИЙ АНАЛІЗ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ	
ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ	
«УКРТРАНСАГЕНТ».....	31
2.1. Загальна характеристика ТОВ «УкртрансAGENT».....	31
2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності для ТОВ «УкртрансAGENT».....	36
2.3. Оцінка ефективності діяльності міжнародних компаній в управлінні транспортними операціями.....	43
Висновки до розділу 2	48
РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ	
МІЖНАРОДНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ ОПЕРАЦІЯМИ ПІДПРИЄМСТВ	
УКРАЇНИ НА ПРИКЛАДІ ТОВ «УКРТРАНСАГЕНТ»	50
3.1. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні	50
3.2. Напрями оптимізації управління міжнародними транспортними операціями компанії ТОВ «УкртрансAGENT».....	55
3.3. Обґрунтування ефективності запропонованих заходів	75
ВИСНОВКИ.....	79
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	83
ДОДАТКИ	89

ВСТУП

В останні роки господарська практика не сприймає традиційні концепції управління, вони вже не виправдовують себе, і тому вимагають високоефективних способів і методів сучасного менеджменту. В управлінні господарською діяльністю відбулися істотні зміни, стали використовуватися нові методи і технології, які базуються на концепції логістики.

Найважливіший аспект логістики - можливість впливати на стратегію і тактику роботи підприємства і на створення нових конкурентних переваг для фірми на ринку, тобто на її кінцеві цілі. Застосування логістики прискорює процес отримання інформації, координації діяльності підприємства в цілому. Логістика у взаємозв'язку з маркетингом являють собою ідеальний на сьогоднішній день варіант системи управління в економіці. В Україні в даний час логістика використовується недостатньо ефективно і широко, так як є відносно молодою наукою і сферою бізнесу, тільки проходить етап свого становлення. Відтак, особливої важливості та актуальності набувають питання дослідження світового досвіду функціонування ринку логістичних послуг для переймання передового досвіду в даній сфері.

Проблеми розвитку ринку логістики досліджувались в рамках досліджень з розвитку міжнародного ринку послуг в роботах зарубіжних економістів і ряду інших економістів, в яких послуги логістики розглянуті як важливий і динамічний сектор світового ринку послуг. У дослідженнях американських, англійських, німецьких фахівців з логістики виділяються аспекти впливу ефективного управління матеріальними потоками на конкурентоспроможність компанії, проте зазначені дослідження не виділяють проблеми транспортного сектора логістичних послуг.

В даному напрямку актуальним є дослідження ролі транспортно-логістичних послуг в розвитку національної економіки і вплив маркетингових стратегій на ефективність діяльності підприємств цього сектора на зарубіжних ринках.

Метою даної дипломної роботи є дослідження специфіки функціонування та розвитку світового ринку логістичних послуг та розробка пропозицій щодо удосконалення діяльності транспортно-логістичного комплексу України з урахування передового міжнародного досвіду.

Для досягнення поставленої мети в роботі поставлені наступні завдання:

- Визначити поняття та структуру ринку транспортно-логістичних послуг;
- Дослідити фактори розвитку міжнародних логістичних комплексів;
- Систематизувати методичні підходи до аналізу ефективності функціонування ринку логістичних послуг;
- Проаналізувати сучасні тенденції розвитку ринку транспортно-логістичних послуг;
- Узагальнити передовий досвід діяльності транспортно-логістичних комплексів;
- Оцінити ефективність діяльності міжнародних логістичних компаній;
- Визначити проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні;
- Розробити напрямки оптимізації діяльності транспортно-логістичних компаній та обґрунтувати ефективність запропонованих заходів.

Об'єктом дослідження є динамічні процеси розвитку світового ринку транспортно-логістичних послуг.

Предметом дослідження є логістична діяльність підприємств.

Для вирішення поставлених у роботі завдань використано загальноприйняті методи наукового пізнання та дослідження: монографічний (при розгляді теоретичних засад і вивченні наукових підходів до побудови транспортно-логістичних систем та економічних відносин з зарубіжними партнерами), індукції і дедукції (при аналізі розвитку торгово-економічних відносин України з європейськими країнами), статистичного аналізу (при оцінці структури та динаміки розвитку ринку транспортно-логістичних послуг), порівняння, аналізу і синтезу (при розробці й обґрунтуванні логістичної стратегії), кількісного і якісного аналізу, економіко-математичні методи

дослідження (при оцінці ефективності транспортно-логістичної діяльності) тощо.

Інформаційною базою дослідження є праці вітчизняних та закордонних науковців в сфері логістики, статистичні дані та показники фінансової звітності.

Практичне значення роботи полягає в можливості використання її результатів для удосконалення формування транспортно-логістичної діяльності українських підприємств на міжнародних ринках.

Магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ ОПЕРАЦІЯМИ

1.1. Поняття та сутність транспортних операцій

Зовнішньоекономічна діяльність підприємства тісно пов'язана з транспортним забезпеченням, яке являється однією з важливих складових процесу організації доставки товарів від місця їх виготовлення до місця споживання. По суті воно ідентичне товарообігу, яке базується на концепції логістики. Разом з тим транспортне забезпечення доцільно розглядати як самостійний аспект системи товарообігу, що має свою специфіку.

Під транспортним забезпеченням розуміють сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії і складають єдину транспортну систему, що об'єднує операції, пов'язані з виробництвом і обігом продукції.

Продукцією транспорту являється безпосередньо сам процес переміщення товарів від виробника до споживача. В цьому й полягає суть транспортних послуг. Вони - основна пов'язуюча ланка між продавцем і покупцем [1, с.219].

Транспортування є діяльністю, метою якої є переміщення в просторі. Аналізуючи цей вид діяльності, можна зауважити, що він ґрунтується на платному наданні послуг, які дають ефект у вигляді переміщення людей та вантажів, а також надання супутніх послуг. З економічного погляду “транспортування є виробничим процесом, завдяки якому в умовах обмежених засобів забезпечується переміщення осіб, вантажів, енергії в просторі з метою задоволення індивідуальних і групових потреб”. Отже, якщо транспортування є виробничим процесом, то в його результаті виникає продукт, який в цьому випадку є транспортною послугою. Для того, щоб реалізувати цю послугу, необхідними є безліч елементів, таких як транспортні засоби, інфраструктура, кваліфікований персонал та правила, згідно з якими транспортні послуги надаються. Усі ці елементи формують транспортну систему, під якою розуміють сукупність взаємопов'язаних чинників, що містять згадані елементи.

Транспортування широким загалом сприймається як діяльність з обслуговування певним чином окресленого кола клієнтів, які “споживають” транспортну послугу. З цього факту випливає її нематеріальний характер. Нематеріальний характер послуги зумовлює чергову специфічну для транспортної послуги характеристику, а саме єдності місця, часу, обсягу її виробництва та споживання. Під час виробництва транспортних послуг не можна сформувати відповідні “запаси готової продукції”. Такий стан справ часто спричиняє наявність значних невідповідностей між фактичним попитом на транспортні послуги, з одного боку, та можливостями їх задоволення профільними підприємствами, з іншого. Тому виробляти транспортні послуги можна лише в часових рамках, в яких було заявлено про потребу в їх наданні. У цих часових рамках заявлені потреби у транспортуванні повинні бути нижчими порівняно із максимальним потенціалом транспортного підприємства, а саме підприємство повинно мати у диспозиції надлишок транспортних засобів. В іншому випадку може виникнути ситуація, яку в маркетингу характеризують як “втрачені продажі”. Ринок транспортних послуг також характеризується значною нерівномірністю попиту на такого типу послуги, що також зумовлює формування локальних ринків, які виникають у відповідь на неспроможність великих логістичних операторів охопити значні території [6, с. 32].

Також специфічною ознакою послуг з вантажоперевезень є її предмет – вантаж, що підлягає перевезенню. Зі зміною місця вантажу пов’язана інша характеристика цього роду послуг – просторовість, під якою розуміють можливість зміни місця матеріальних об’єктів. Окрім цього, транспортні послуги є доволі капіталомісткими, що зумовлює необхідність утримання відповідних транспортних засобів, а також створення можливостей для належного обслуговування вантажів в розподільчих/дистрибуційних центрах [4, с. 10].

Сутністю послуг з транспортування є також низька цінова еластичність попиту на них, підтвердженням чого в останні роки є реагування попиту на них із збільшенням цін профільних підприємств: такі дії не спричиняють зниження попиту, оскільки поставка переважної більшості споживчих товарів передбачає

необхідність транспортування їх з місця виробництва до місця продажу. На етапі проведення переговорів між надавачем та споживачем транспортної послуги з'являється загроза конфлікту сторін. Це пов'язано з тим, що будь-які погодження стосуються майбутніх періодів, тоді як послуги з транспортування (про що говорилось раніше) неможливо надати “про запас”. Тому виробництво цих послуг потребує сталого і тісного контакту обох сторін. Вищенаведені характерні особливості спричиняють певні наслідки як для господарюючих суб'єктів, які пропонують послуги з перевезення, так і для їхнього споживача. У першому випадку ці характеристики означають те, що транспортне підприємство повинно бути в постійній готовності до отримання замовлення, інакше кажучи, так запланувати використання транспортних засобів, щоб мати їх резерв у певній величині на непередбачені замовлення. З іншого боку, слід розуміти, що такого роду резерви генерують втрати, які повинні покриватись за рахунок засобів, що також знаходяться у використанні [16, с. 100].

За своїм змістом транспортна послуга є поняттям комплексним, яке передбачає не лише фізичне переміщення певного об'єкта в просторі. Якщо брати за основу саме так окреслену послугу з перевезення, при плануванні комплексного обслуговування клієнтів транспортним підприємством слід враховувати той факт, що така “база” потенційно генерує цілий спектр суміжних послуг, які в глобальному масштабі набули значного поширення.

Послуги, що найчастіше замовляються логістичними операторами:

- 1 Внутрішньодержавні перевезення
- 2 Міжнародні перевезення
- 3 Складування
- 4 Митне оформлення
- 5 Експедиція вантажів
- 6 Зворотна логістика (усунення неполадок, ремонт, повернення)
- 7 Документальне обслуговування
- 8 Послуги, що додають споживчої вартості товарам: етикетування, пакування, комплектування тощо
- 9 Крос-докінг

- 10 Планування та управління процесом транспортування
- 11 Формування, перетворення, виконання замовлень
- 12 Управління запасами
- 13 Управління ланцюгом поставок
- 14 Логістика запасних частин
- 15 Інформаційні технології
- 16 Управління транспортним парком
- 17 Послуги LLP (Lead Logistics Provider) / 4PL
- 18 Обслуговування клієнта
- 19 Послуги, пов'язані із забезпеченням “зеленої” логістики

Як бачимо, транспортні підприємства поступово трансформуються у надавачів цілого спектру логістичних послуг, що ускладнює як управління ними, так і їхнє аналізування. При цьому 70 % усіх логістичних витрат припадає власне на транспортування [2, с. 92]

За даними Європейської логістичної асоціації, застосування логістичних розробок дозволяє скоротити час виробництва товарів на 25%, знизити витрати виробництва продукції до 30%, скоротити обсяги матеріально-технічних запасів від 30 до 70%. З метою виявлення масштабу поширення логістики та її результатів Світовим банком було проведено огляд 1450 компаній США, Японії, Канади та західноєвропейських країн. З цих компаній 55% представляли промисловість, 15% - оптову та роздрібну торгівлю, 30% - послуги (транспортування, зберігання, електронну обробку даних).

В результаті було виявлено, що:

- управління каналами руху веде до скорочення тривалості циклу замовлення на 80% і розміру запасів на 30-70%, підвищення продуктивності на 20-50%, зменшення витрат на доставку продукції до 30% (Європейська асоціація промисловості);
- зниження витрат на логістику на 1% еквівалентно 10% зростання обсягів перевозок;
- організація отримання товарів за допомогою електронних замовлень дозволила багатьом фірмам збільшити обсяги збуту до 50%;

- в результаті вдосконалення логістики та зниження запасів на 30% зменшилися витрати на зберігання і капітальні вкладення, що, в свою чергу, призвело до зростання прибутку на активи майже на 35%;
- використовуючи інтегроване управління логістикою, деякі промислові компанії знизили до 25% тривалість процесу виробництва продукції, що дозволило їм скоротити на 20% загальні витрати на маркетинг [11, с. 375].

Таким чином, виділення функцій логістики в самостійну систему забезпечення діяльності підприємства дозволяє значно підвищити його конкурентоспроможність.

Єдність матеріальних і товарних потоків на організаційному, економічному, технологічному і інформаційному рівнях забезпечує єдність логістичної системи і визначає загальну структуру ринку логістичних послуг.

За останні три десятиліття логістичні послуги перетворилися на складний комплекс взаємопов'язаних сфер послуг. Це означає, що, на відміну від інших послуг, постачальники логістичних послуг (ПЛП) підпадають під дію багатьох міжнародних та національних норм і правил, а отже, мають мати справу з великою кількістю регуляторів. З плином часу, хоча тенденції до зближення різних традиційних напрямків бізнесу (експедиторських, брокерських та поштових послуг) спостерігалися й раніше, такий стан речей ускладнив і без того непросте нормативне середовище. Наприклад, у сферах доставки посилок та авіавантажів, як правило, переважають експрес-перевізники [18, с. 64].

Як і експедитори, які, як правило, переміщують контейнери або вантажі автотранспортом, експрес-перевізники опікуються посилками, безперешкодно інтегрованими відправленнями від дверей до дверей, митним оформленням, можливостями відстеження відправлень, а також експрес-послугами, що характеризуються високим рівнем надійності та здатністю забезпечити зв'язком більш ніж 90% світової економіки протягом 1-2 днів.

Регулювання логістичних послуг на основі компонентної структури ускладнює розробку оптимального режиму регулювання. В ідеалі, ПЛП повинні бути об'єктом єдиної авторизації та єдиного регулятора.

Але цей ідеальний сценарій може виявитися нездійсненним або навіть небажаним. Існує ряд складних питань, які виправдовують норми і правила в цій галузі, як-от конкуренція, адміністрування фізичного простору портів та аеропортів, безпека, збір митних доходів та, що не менш важливо, безпека ланцюгів поставок, а також міркування національної безпеки, включаючи загрози тероризму.

Сектор логістичних послуг складається з трьох основних сфер діяльності. Відповідно до класифікації, якою користується Світовий банк (Kunaka et al. 2013), профільні послуги логістики вантажних перевезень включають консалтингові послуги щодо ланцюгів поставок та послуги з управління перевезеннями, які пропонуються більшістю компаній, що надають логістичні послуги, і часто постачаються окремо або разом з іншими логістичними послугами.

Консалтингові послуги щодо ланцюгів поставок включають стратегії розробки та розповсюдження глобальних мереж, де визначаються місця розташування складів та транспортні потреби. Вони також можуть включати прогнозування та планування товарно-матеріальних запасів, стратегії розробки продуктів, оцінку технологічних потреб та вибір і управління постачальниками. Проте такі спеціалізовані послуги, як правило, не пропонуються як автономні готові продукти, але, як правило, адаптуються до потреб клієнтів. Послуги з управління процесами перевезень включають зберігання та складування, завантаження/розвантаження вантажів, послуги транспортних агентств та митних брокерів [24, с. 81].

Другий набір послуг – суміжні логістичні послуги у сфері вантажних перевезень, до яких включені транспортні послуги, що є невід'ємною частиною руху товарів вздовж всього ланцюга поставок. Більшість постачальників профільних логістичних послуг також надають транспортні послуги. Суміжні логістичні послуги у сфері вантажних перевезень можуть надавати фірми, які використовують власні обладнання та транспортний парк, або посередники, які діють між клієнтами та транспортними компаніями як власне посередники або як перевізники загального призначення без транспортних засобів (ПБТЗ).

Непрофільні логістичні послуги у сфері вантажних перевезень складають третю категорію. Вони включають технічне обслуговування та ремонт парку транспортних засобів, послуги з пакування, комп'ютерні та супутні послуги, страхові послуги та консультування з питань управління. Вони є задіюваними ресурсами або додатковими послугами для ланцюга поставок, але вони не обов'язково приносять надходження. Прикладом може служити регулярне технічне обслуговування та ремонт важливого транспортного обладнання, яке забезпечує роботу транспортних парків, хоча ці послуги не обов'язково можна запропонувати за принципом третьої сторони фірмам-клієнтам. Крім того, в той час як послуги передачі даних і повідомлень та інші телекомунікаційні послуги є ключовими послугами з доданою вартістю, необхідними для відстеження руху товарів, вони часто інтегровані до профільних або суміжних логістичних послуг у сфері вантажних перевезень [46, с. 68].

У міжнародній практиці прийнята наступна класифікація учасників ринку. В основі її лежить принцип комплексності надаваних компаніями послуг, ступінь інтеграції діяльності клієнта і транспортно-логістичної компанії.

1PL (First Party Logistics) - автономна логістика, всі операції виконує сам вантажовласник.

2PL (Second Party Logistics). У пропозицію 2PL-компаній входить вузькофункціональний традиційний набір послуг. До них відносяться такі учасники ринку, як транспортні компанії, експедитори, склади загального користування, вантажні термінали, митні брокери, страхові компанії.

3PL (Third Party Logistics). Компанії виду 3PL надають широкий сервісний спектр з доданою вартістю і залучають для надання послуг субпідрядників. В комплекс послуг входять: організація і управління перевезеннями, облік і управління запасами, підготовка імпоротно-експортної і фрахтової документації, складське зберігання, обробка вантажу і безліч інших послуг. Компанія стає функціональною ланкою каналу розподілу фірми, робота з клієнтами найчастіше будується на основі середньострокових і довгострокових контрактів.

4PL (Forth Party Logistics). Основною функцією таких логістичних компаній є планування і координація інформаційних потоків клієнта,

оптимізація ланцюжка поставок. Їх відмінність від 3PL полягає в застосуванні системного підходу до управління всіма логістичними бізнес-процесами, координації дій компанії і її ключових контрагентів в ланцюзі постачань, забезпеченні їх ефективного взаємодії та обміну даними [56, с. 120].

Графічно класифікація учасників ринку транспортно-логістичних послуг представлена на рис. 1.1.

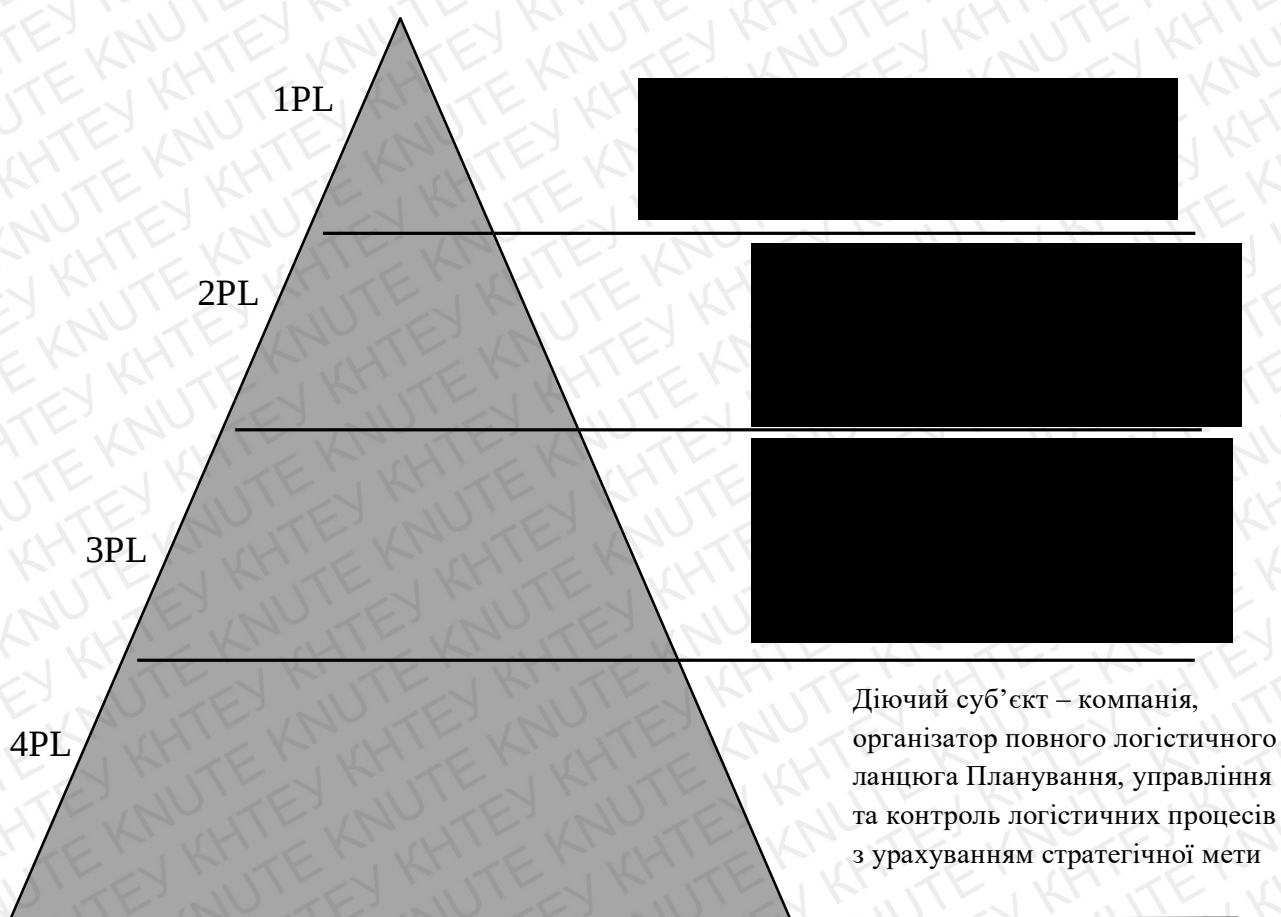


Рис. 1.1. Структура ринку транспортно-логістичних послуг

Джерело: побудовано автором на основі [56, с. 124]

Оскільки в основі такої класифікації лежить рівень інтеграції надаються послуг, від найбільш простих до комплексних, ці рівні можливо розглядати ще і в якості основних етапів, які проходить у своєму розвитку учасник ринку транспортно-логістичних послуг. В такому випадку, частка ринку кожної з груп

характеризує ступінь розвиненості послуг відповідного рівня, а співвідношення часток ілюструє рівень розвитку ринку транспортно-логістичних послуг в країні.

Основним показником розвитку транспортної логістики вважається частка 3PL компаній на ринку, так як сегмент 3PL є на сьогоднішній день найбільш затребуваним і перспективним, вважається основою контрактної логістики. 2PL поступається йому в питанні економії витрат, дозволяючи оптимізувати витрати тільки на окремих операціях, а не на протязі всієї транспортної ланцюжка. сегмент 4PL розвинений далеко не у всіх країнах і характеризується обмеженим попитом, пред'являються лише з боку найбільших виробників, і високою вартістю.

Ситуація, що склалася на ринку транспортно-логістичних послуг в Україні є результатом впливу багатьох чинників. Серед них вже згадані структура вантажопотоків, в якій переважають ресурси і напівфабрикати; історично спостерігається переважний розвиток 2PL сегмента. Однак з часом під впливом світових змін на ринку отримав розвиток сегмент комплексних логістичних послуг.

Позитивною характеристикою ринку контрактної логістики, що сприяє його активному розвитку, є низький ступінь ринкової концентрації. Нині на ринку діють понад 50 тис. підприємств, при цьому понад 95% з них є відносно невеликими за розміром і мають обмеженими матеріальними і фінансовими ресурсами [26].

Важливою особливістю ринку транспортно-логістичних послуг є наявність високих бар'єрів входу на ринок. По-перше, більшість логістичних компаній починає свою діяльність з сегмента 2PL, для якого характерна наявність дорогих активів - складських площ або рухомого складу. Для переходу на ринок 3PL компанії доводиться справлятися з великим числом труднощів.

Непрозорість сучасного ринку транспортно-логістичних послуг в Україні перешкоджає виникненню попиту на комплексні логістичні послуги в зв'язку з відсутністю достатньої інформації про учасників ринку, а також низьким рівнем довіри до невідомих компаній.

Особливістю українського ринку є історично сформована тенденція недовіри до контрагентів, що не дозволяє учасникам ринку повністю довіряти управління логістичними процесами сторонньої організації [32, с. 375].

Значним бар'єром, що затрудняє як вхід на ринок, так і його розвиток, є відсутність розвиненої інфраструктури. На думку аналітиків, логістична інфраструктура, співмірна з потребами сучасної економіки, створюється в країні практично «з нуля», що істотно збільшує витрати [51, с. 22].

Однак у даний момент на українському ринку вже присутня достатня кількість іноземних компаній, перевагою яких є досвід роботи в сфері транспортної логістики, а недоліком - відсутність ділових зв'язків на ринку України і суттєві відмінності в практиці ведення бізнесу в нашій країні. На цей момент іноземні компанії починають свою діяльність в якості 2PL і 3PL компаній, однак темпи зростання їх виручки значно вище, ніж українських компаній. При збереженні такої тенденції вхід на ринок транспортно-логістичних послуг буде сильно утруднений у зв'язку з високим рівнем конкуренції.

Таким чином, в даний час ринок транспортно-логістичних послуг знаходиться в стані активного формування і розвитку. Темпи зростання високі і стабільні в порівнянні зі світовим ринком, проте нижче, ніж в країнах-лідерах - США і Китай. У порівнянні зі світовим ринком існує відставання, пов'язане з існуванням значних перешкод розвитку. Такими перешкодами є: високий рівень логістичних витрат, непрозорість ринку, посилення конкуренції з боку іноземних компаній, високий рівень витрат на початок діяльності або переходу в інший сегмент діяльності. Характерною особливістю контрактної логістики є недостатня пропозиція послуг, в зв'язку з чим непрофільні організації змушені самостійно вибудовувати логістичні структури.

Таким чином, ринок транспортно-логістичних послуг, будучи інструментом організації міжнародного поділу праці, в даний час не розвинений на достатньому рівні, проте присутні всі передумови для його становлення [40, с. 228].

1.2. Фактори розвитку міжнародних транспортних послуг

Основними рушійними силами глобалізації, на думку провідних західних спеціалістів у галузі логістики, є:

- експансія найновіших технологій;
- розвиток та інтеграція макрорегіональних господарських структур;
- нові можливості для формування глобальних логістичних ланцюгів (каналів);
- реалізація процедур дерегулювання, що проводяться багатьма країнами для прискорення і здешевлення просування матеріальних потоків.

Потенціал глобальної логістики повинен бути спрямований на виконання стратегічних цілей суб'єктів господарювання насамперед державних організацій і установ, підприємств, що є виконавцями державних замовлень та учасниками процедур державних закупівель, створення конкурентних переваг кращим із них. Як відомо, ключовими факторами конкурентних переваг у світовій економіці є:

- висока якість продуктів і послуг;
- низькі витрати;
- диференціація;
- стратегічні цілі [4, с. 21].

Отже, глобальна система є одним із основних чинників формування в державі ефективної товарної політики, що забезпечуватиме ефективне здійснення логістичних процесів на підприємствах, а також регулювання оптимальних потоків готової продукції, сировини, матеріалів, напівфабрикатів і комплектуючих виробів.

Основними складовими транспортно-логістичних систем є транспортна та логістична інфраструктури, які й забезпечують ефективне функціонування всіх об'єктів національного господарства. Принципи формування таких систем – це раціональність, доступність, інформаційність, інтеграційність, цілісність, багаторівневність, адаптивність, стійкість тощо. Ці принципи формують такі функції транспортно-логістичних систем, як комунікативність, системність, наукоємність, прагнення до постійного вдосконалення й оновлення та ін.

Дослідження функцій та принципів транспортно-логістичних систем дає можливість сформувати її основні характеристики, які й визначають її вплив на стійкий розвиток економіки через підприємства, транспортно-логістичні центри, індустріальні парки логістичні кластери [37, с. 47].

Формування та розвиток транспортно-логістичних систем виступає індикатором рівня розвитку національного господарства за рахунок стійкості та адаптації до всіх змін, при цьому формуючи конкурентоспроможність своєї економічної системи. Усе це досить тісно поєднано із економічною ефективністю діяльності об'єктів господарювання, економічною незалежністю, стабільністю та безпекою суспільства.

Розглянемо модель транспортно-логістичної системи, що зображено на рис. 1.2.



Рис. 1.2. Модель функціонування транспортно-логістичних систем

Джерело: побудовано автором на основі [47, с. 500]

На міжнародному ринку логістичних послуг можна виділити ряд характерних тенденцій його розвитку.

1. Активно відбуваються процеси глобалізації логістичних компаній за рахунок злиттів і поглинань і консолідації їх бізнесу. В результаті спостерігається посилення позицій компаній з розвинутою логістичною мережею, що представляють комплекс послуг і широку географію інтернаціоналізації бізнесу.

Світовий ринок логістичних послуг протягом останніх 20 років стійко розширюється, пропонуючи комплексні функціональні рішення від мультимодальних транспортних послуг до дистриб'юторських центрів зі складними технологіями комплектації і передпродажної підготовки товарних потоків, управлінням дистриб'юторськими каналами, аж до контролю дебіторської заборгованості. Розширення сфери послуг, що надаються тягне зростання масштабів компаній і, як наслідок, - скорочення витрат [55, с. 235].

Приклади діяльності найбільших міжнародних компаній на ринку транспортно-логістичних послуг підтверджують тенденцію їх географічної і асортиментної диверсифікації в регіоні Центральної та Східної Європи (див. дод. Б).

На світовому ринку основними постачальниками послуг є великі міжнародні компанії, що надають широкий комплекс послуг. Зростання масштабів компаній відбувається в першу чергу за рахунок злиттів і поглинань.

Прикладом глобалізації логістичних компаній може служити досвід формування, інтернаціоналізації діяльності та диверсифікації послуг компанії DHL - світового лідера експрес-доставки і логістики, що має багатий досвід роботи в області повітряних, наземних, морських перевезень. На сьогодні мережа DHL охоплює понад 220 країн світу. Компанія була заснована в Сан-Франциско (США) близько 40 років тому. У 1969 р творці компанії організували першу експрес-доставку за принципом «від дверей до дверей», зародивши нову індустрію і надавши вплив на принципи ведення бізнесу в усьому світі (доставка документів для митного оформлення вантажу відбувалася ще до прибуття корабля в порт призначення, що істотно скорочувало час оформлення вантажів і

витрати клієнтів компанії на транспортування). Надалі компанія постійно розширювала географію обслуговування з Гавайїв на Далекий Схід і в країни Тихоокеанського басейну, відкривала офіси в країнах Близького Сходу, Африки та Європи. У 1988 р географія обслуговування DHL була представлена 170 країнами.

Історія компанії наочно демонструє етапи зростання на основі злиттів і поглинань. У 2002 р Deutsche Post World Net придбала 100% акцій компанії DHL. У 2003 р Deutsche Post World Net об'єднала напрямки в області експрес-доставки і логістики під єдиним брендом DHL. У грудні 2005 р до Групи компаній Deutsche Post World Net увійшла компанія Exel, в якій на той момент працювали 11 тис. Високопрофесійних співробітників, а мережа компанії охоплювала 135 країн. Exel пропонує рішення в області транспорту і логістики найбільшим компаніям [52, с. 23].

Крім того, до групи входять провідні міжнародні компанії в області доставки: Deutsche Post Euro Express (на ринку з 1997 р) - лідер в сфері експрес-доставки посилок в Європі; Danzas (заснована в 1815 р) - лідер в області доставки важких вантажів повітряним шляхом (і друге місце по доставці фрахту морськими шляхами); Air Express International - найбільша компанія на ринку США з доставки фрахту повітряним транспортом (увійшла до складу групи Danzas в 2001 г.).

Станом на початок 2018 року Група компаній Deutsche Post DHL (DP DHL) - світовий лідер в області логістики. У 2009 р бренд компанії DHL вперше увійшов в число 100 кращих брендів в світі і зайняв 54-й рядок у рейтингу.

2. Наступною найважливішою характеристикою сучасного ринку логістичних послуг є зростання ролі інформаційних технологій в діяльності підприємств, зокрема надійних телекомунікаційних систем і програмного забезпечення, автоматизації ланок логістичного ланцюжка [24, с. 49].

Так, компанія DHL значну увагу приділяє розвитку інформаційних технологій. У компанії використовується мережу DHLNet, яка є однією з найбільших приватних мереж в світі. Це високошвидкісна інформаційна мережа TCP / IP, яка об'єднує комп'ютери офісів DHL більш ніж в 200 країнах світу і,

зокрема, дозволяє клієнтам отримувати оперативну інформацію про статус відправки. На загальносвітовому рівні основу мережі DHLNet складають три центри, розташованих в Європі (Лондон), Азіатсько-Тихоокеанському регіоні (Куала-Лумпур) і США (Скотдейл, штат Арізона). Вони з'єднані між собою високошвидкісними каналами зв'язку, завдяки чому можна оперативно відстежувати всі етапи доставки. В DHL проконтролювати свій вантаж можна навіть за допомогою SMS або функції WAP мобільного телефону. Для кожного окремо взятого вантажу створюється індивідуальний маршрут в режимі он-лайн [15, с. 19].

3. Формування фірмових логістичних мереж і міжнародних центрів логістики (МЦЛ) - ще одна характерна тенденція ринку логістичних послуг. Такі центри створюються найбільшими корпораціями для підвищення ефективності логістичних функцій. Наприклад, за останні роки великими виробниками високотехнологічної продукції, такими як DEC (Digital Equipment Corporation - США) і Sony (Японія), створений ряд МЦЛ. Створюючи свій центр, DEC виходила з того, що пряма поставка закордонним клієнтам з окремих підприємств викликала нерегулярність відвантажень, відносно високі витрати по розподілу і помилки в документації внаслідок нестачі інформації і знань. Все це уповільнювало поставки і викликало затримки на митницях приймаючих країн. В даний час DEC використовує свій МЦЛ, що знаходиться на північному сході США, для управління розподілом експортних товарів. Тут сконцентрований висококваліфікований персонал, який готує експортну документацію, контролює транзит і здійснює стеження за вантажем. У компанії Sony МЦЛ займають центральне місце в системі розподілу. Кожен регіональний ринок, такий як Північна Європа або Західне узбережжя США, обслуговується місцевим МЦЛ. Однак, з огляду на розосереджену виробничу базу, МЦЛ Sony функціонують також як центри комплектації і збірки, що дозволяє домагатися сприятливих фрахтових ставок. В результаті затримки відправлень скоротилися на 50%, значних величин досягла економія транспортних витрат і витрат на робочу силу [8, с. 100].

4. Незважаючи на високу ступінь ефективності внутрішньофірмових логістичних ланцюжків, найважливішою тенденцією на ринку логістики стає аутсорсинг послуг, який отримав в зарубіжній практиці назву «контрактна логістика». Залучення послуг ззовні дає максимальну гнучкість, оскільки дозволяє отримати майже негайний доступ до нових ринків і запропонувати клієнтам індивідуальне обслуговування. За оцінкою Cap Gemini Ernst & Young, до 2008 р північноамериканські компанії передали на аутсорсинг в середньому 56% своїх логістичних бюджетів, а західноєвропейські та азійсько-тихоокеанські - 81 і 60% відповідно .

Поряд з поняттям «контрактна логістика» став активно використовуватися термін «3PL-технологія» (Third Party Logistics), або логістика третьої сторони. Технологія 3PL включає організацію і управління перевезеннями, облік і управління запасами, підготовку імпоротно-експортної і фрахтової документації, складське зберігання, обробку вантажу, доставку кінцевому споживачеві. Клієнт отримує повний комплекс всіх необхідних послуг, стовідсотково відповідає його логістичним потребам. Користування такими послугами дозволяє клієнту забезпечити економію часу і перемкнути звільняються ресурси на головні бізнес-проекти; швидко і адекватно реагувати на зміни споживчих переваг; використовувати досвід і ресурси прямих учасників ланцюжка поставок, застосовувати їх специфічні технології і ряд інших переваг [17, с. 396].

Ключовими учасниками ринку логістичного 3PL-аутсорсингу вважаються міжнародні компанії, які вирости з служб експрес-доставки і прийшли до країн з перехідною економікою для обслуговування великих виробничих і торгових структур. В Україні більшість постачальників 3PL-аутсорсингу представлено компаніями з іноземним або змішаним капіталом. Пояснюється це тим, що клієнтська історія, кваліфікація, міжнародні логістичні зв'язку і, відповідно, якість і надійність послуг іноземних 3PL-провайдерів поки що виграють при порівнянні з вітчизняними постачальниками.

5. Зростає роль маркетингових стратегій в конкурентній боротьбі логістичних компаній на міжнародному ринку. У маркетингових стратегіях великих логістичних компаній переважають орієнтація на створення

позитивного іміджу компанії та індивідуальні потреби клієнта, використання так званого клієнтоорієнтованого маркетингу (комплексу комунікаційних інструментів, спрямованих на формування клієнтської бази і задоволення індивідуальних потреб клієнтів).

Так, в роботі з клієнтами американської компанії DHL існує диференційований підхід до потреб клієнтів. Упор зроблений на використання товарних (диверсифікація ринків, адаптація до локальних ринків, робота з цільовими групами) та комунікаційних стратегій (директ-маркетинг, різні види реклами, робота з громадськістю). Компанія аналізує особливості середовища місцевих ринків, створюючи позитивний і добре впізнаваний образ фірми, досліджує рівень задоволеності клієнтів при використанні послуг компанії.

Таким чином, найважливіші конкурентні переваги компаній на світовому ринку логістичних послуг визначаються основними тенденціями його розвитку [54].

1.3. Міжнародні перевезення в контексті функціонування ринку транспортних операцій

Міжнародні транспортні послуги, будучи специфічним товаром, продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках, що розрізняються залежно від видів транспорту, географічних районів перевезення і видів перевезених вантажів. Транзитний потенціал країни – це потенційні можливості наявних і створюваних у країні додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування під митним контролем території цієї країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередач), вироблених за її межами транзитних вантажів (у тому числі енергетичних ресурсів та електроенергії) для споживання в інших країнах. За своєю суттю транзит є експортом транспортних послуг, які надаються національними компаніями вантажовласникові та перевізникові під час проходження вантажу і

транспортного засобу територією України. Крім того, транзит є каталізатором розвитку широкого спектра супутніх послуг із заправлення транспортних засобів паливом, організації торгівлі й харчування, ремонту транспортних засобів та їх сервісного обслуговування.

Становлення України як незалежної держави, реформування внутрішнього блоку і розвиток зовнішніх зв'язків держави чимало залежать від його транспортно-географічного положення й ефективної, налагодженої транспортної системи [11, с. 254].

Україна має розгалужену транспортну систему. Саме транспорт є однією з важливих галузей народного господарства, ефективне функціонування якого, це необхідна умова розширення торгово-економічних відносин, забезпечення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях і, як слідство, гарантія стабільного розвитку економіки. У цьому зв'язку рівень розвитку транспортної системи держави є одним з найважливіших ознак його технологічного прогресу й цивілізованості.

Транспорт - одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

Останні десятиріччя характеризуються бурхливим розвитком транспорту. В сучасних умовах транспорт виконує не тільки роль засобу пересування пасажирів та вантажів, але в цілому транспортна система перетворилась на складову частину загального прогресу людства, залучаючи народи і країни до найсучасніших досягнень цивілізації у найрізноманітніших галузях. Цей процес набуває свого розвитку і в Україні, яка поряд з іншими державами має досить велику і розвинуту транспортну систему, зв'язану з багатьма країнами світу [41, с. 86].

Єдину транспортну систему України становлять:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);
- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Оскільки єдина транспортна система України налічує кілька видів транспорту, кожен з яких має певні особливості, то і законодавство про транспорт є досить значним за обсягом і різноманітним за змістом [27].

Законодавство про транспорт - це сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини у сфері організації і безпосереднього здійснення господарської діяльності на транспорті.

Правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту визначено, в першу чергу Законом України «Про транспорт», а також законами України «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про міський електричний транспорт», «Про трубопровідний транспорт». Крім того, значне коло транспортних відносин регулюється транспортними кодексами і статутами окремих видів транспорту, зокрема, Повітряним кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України, Статутом залізниць України.

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших сфер підприємницької діяльності, оскільки у процесі господарювання кожна фірма потребує перевезення матеріалів, сировини, готової продукції, при цьому вони

використовують власний автотранспорт або користуються послугами автотранспортних підприємств.

Головним завданням розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. є визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем. Для сучасного економічного стану України характерним є підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни.

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль в соціально-економічному розвитку країни. На сьогодні більш як 100 тис. автомобільних перевізників надають послуги з перевезення 52 % пасажирів та 64 % вантажів.

Автомобільний транспорт — це найбільш маневрений і ефективний вид транспорту для перевезення масових вантажів дрібними партіями на близьку відстань. Цей вид транспорту розпочинає і закінчує транспортний процес на морському, річковому і залізничному транспорті. Автотранспорт забезпечує функціонування і територіальну організацію всіх галузей народного господарства, і насамперед, галузей АПК, які займають важливе місце в економіці України [5, с. 33].

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами.

Міжнародний транспортний коридор (МТК) - це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів,

законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства [15, с. 26].

Основні функції сучасних транспортних коридорів - доставка вантажів найкоротшим шляхом і максимально швидко. При цьому виконуються і такі операції, як перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший, оброблення, пакування, сортування тощо.

Саме поняття МТК передбачає швидке і безпечне просування пасажирів і вантажів. Це досягається зокрема, коли в межах МТК діють спрощені правила і фактичний порядок митного, санітарного, прикордонного й іншого оформлення переміщення пасажирів і вантажів; застосовуються пільгові (знижені на 25-50%) тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному й іншому оформленні, перевезеннях залізницею, по термінальних, портових зборах тощо; існує єдиний орган управління, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб; діє стабільна правова база, забезпечені надійний захист та безпека вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань тощо [10, с. 111].

Особливо важливу роль у системі транспортних коридорів відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, яка акумулює і передає інформацію про наявність вантажу, потреби в транспортних засобах, дозволяє контролювати строки проходження вантажів та їх збереженість.

В світовій економіці існує аксіома: чим більшою є щільність шляхів сполучення на території держави, тим вищим є рівень її економічного розвитку. Як приклад: майже рівна за площею Франція має у 14,5 разів більше транспортних шляхів ніж Україна. Звідси і рівень розвитку. Історичний досвід багатьох ведучих країн світу свідчить про те, що саме завдячуючи розбудові шляхових сполучень вони виходили із економічної кризи. Це пояснюється тим, що будівництво шляхів залучає велику кількість робочих місць, необхідних для ліквідації безробіття, яке є одним з головних факторів економічної кризи. Цим шляхом пройшли у 30-х роках минулого століття Німеччина та США.

Сьогоденна Україна вирізняється з-поміж інших країн тим, що значна кількість її міст знаходяться на традиційних транспортно-комунікаційних маршрутах євразійського континенту. Держава володіє досить високим коефіцієнтом транзитивності (транспортної привабливості), але цей показник, так би мовити, потенційний, і може бути реалізованим лише у серйозній конкурентній боротьбі з іншими державами-транзитниками. Цілеспрямоване врахування закономірностей, пов'язаних з пульсуванням суспільного життя на торгово-транспортних маршрутах, сприятиме Україні у досягненні нового рівня розвитку на шляху реалізації своїх головних пріоритетів, у тому числі у сфері євроатлантичної інтеграції [43, с. 583].

Сучасний стан світового економічного розвитку відзначається стрімким зростанням обсягів виробництва товарів і розвитку міжнародної торгівлі. Що призводить до зростання потреб в їх переміщенні між країнами і континентами. Такий процес призвів до зростання транснаціональних транспортних потоків, виникнення якісно нових вимог до ефективності міжнародних перевезень. Зростання транснаціональних транспортних потоків викликає нагальну потребу у посиленні інтеграції національних транспортних систем та прийняття відповідних рішень на міжнародному рівні щодо їх оптимального розвитку. Вперше питання організованого розвитку міжнародних транспортних зв'язків виникло в середині 80-років минулого століття. Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН ініціював проведення досліджень транспортних потоків між скандинавськими країнами та країнами Південної Європи, з метою використання на цих напрямках інтермодального підходу вирішення проблеми. Сфера об'єднаних дій європейських країн в сфері розвитку транспортної інфраструктури вперше була визначена Маастріхським Договором 1991 року.

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена Деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14-16.03.1994 р., Кріт) та Третьої (23-25.06.1997р., Гельсінкі) Пан-Європейських конференцій з питань транспорту. Затверджені десять Пан-європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву «критські» (див. дод. В):

№ 1 - Гданськ - Варшава - Мінськ - Москва;

- № 2 - Берлін - Варшава - Мінськ - Москва;
- № 3 - Берлін - Вроцлав - Мостиська-2 - Львів - Київ - Москва;
- № 4 Прага - Будапешт - Бухарест - Софія - Александруполіс - Стамбул;
- № 5 - Трієст - Любляна - Загреб - Будапешт - Чоп - Львів - Київ - Казахстан - Китай;
- № 6 - Гданськ - Варшава - Краків;
- № 7 - (водний по Дунаю) Відень - Братислава - Будапешт - Белград - Рені - Ізмаїл - Усть-Дунайськ; № 8 - Тірана - Софія - Бургас-Варна;
- № 9 - Хельсінкі - Санкт-Петербург - Мінськ - Гомель - Горностаївка - Чернігів - Київ - Одеса - Кишинів - Бухарест - Варна;
- №10 - Зальцбург - Любляна - Загреб - Белград - Скоп'є – Салоніки [50, с. 295].

Впровадження логістичних підходів в управлінні товаропотоками набуло вагової актуальності на сучасному етапі розвитку економіки. Це пов'язано з інтенсифікацією і розширенням товарно-грошових відносин, з динамічним збільшенням горизонтальних господарських зв'язків між підприємствами і організаціями споріднених галузей, з поліпшення їхньої взаємодії на основі розширення господарської самостійності та ініціативи посередницьких структур і транспортних підприємств, удосконалення договірних відносин і взаємного економічного стимулювання [10, с. 94].

Закономірно, що у таких умовах питома вага логістичних центрів у формуванні бюджету розвинутих країн світу є значною та постійно збільшується. Так у Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. У країнах Центральної та Східної Європи ця частка в середньому становить 30%. А всього загальний оборот європейського ринку логістичних послуг досягає понад 600 млрд. євро. З них близько 30 % логістичних функцій у всіх галузях економіки щорічно реалізуються спеціалізованими компаніями [3, с. 67].

Водночас в Україні частка транспортно-логістичних центрів у загальному обсязі транспортно-логістичних провайдерів становить близько 1-3%.

На даний момент у країнах, що входять до Європейського Союзу, нараховується близько 240 транспортно-логістичних центрів, що займають площу близько 26 тис. га, отже, на один такий центр припадає близько 108 га. При цьому майже половина транспортно-логістичних центрів сконцентрована у чотирьох країнах: Німеччині, Іспанії, Франції та Італії. Однак щоб сформувати таку мережу необхідно багато часу, адже для формування одного ТЛЦ потрібно п'ять-десять років і багатомільйонні інвестиції.

Вивчаючи найбільш розвинені європейські транспортно-логістичні центри, спостерігається висока роль держави у плануванні, інвестуванні та контролі діяльності транспортно-логістичних центрів Європи. При цьому найбільш ефективними є саме ті з них, щодо яких сприяння держави є найбільшим.

Іншими важливими аспектами у отриманні конкурентних переваг є:

- розвинута інфраструктура транспортно-логістичних центрів;
- вигідне географічне розташування;
- співпраця з митницею та урядом;
- розгалужена транспортна система;
- диверсифікація послуг та видів транспорту;
- оперативність та максимальне спрощення процедур;
- новітні високотехнологічні і функціональні технології тощо.

Таким чином, ринок транспортно-логістичних послуг у світі активно розвивається, а в Україні даний ринок лише зароджується. Наша країна має значний транзитний потенціал, однак не використовує його повною мірою. Суттєве значення для оптимізації роботи транспортних коридорів має концепція логістики та інтермодалізму [13, с. 77].

Висновки до розділу 1

Зовнішньоекономічна діяльність загалом і зокрема тісно пов'язані з транспортними операціями.

Здійснюючи ЗЕД, учасники транспортного процесу вступають у складні відносини, механізм яких формується під впливом політичних і економічних чинників, комерційних і правових міжнародних і національних норм, звичаїв та ін. Тому власнику вантажу необхідні професійні знання законодавства різних країн, міжнародних угод (конвенцій), звичаїв, техніко-економічних характеристик транспортних засобів, пунктів перевантаження вантажів, ринку транспортних і посередницьких послуг.

Міжнародні перевезення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов’язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн.

Особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при його видачі в кінцевому пункті - законом країни призначення.

Міжнародний ринок транспортних послуг складається з послуг всіх видів транспорту з переміщення предмету транспортної операції, що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни. Зупинимось на аналізі конкурентних переваг національної сфери транспортних послуг.

Україна має надзвичайно вигідне транзитне розташування: через Україну проходять три міжнародних транспортних коридори, чотири національних.

Виконання міжнародних транспортних операцій - складний і тривалий процес, включаючи планування, організацію, контроль та стимулювання. Планування міжнародних перевезень дозволяє обґрунтувати параметри подальшої експлуатації, організація дозволяє забезпечити надійні контакти для підприємств у найбільш прийнятних для компанії умовах, контроль необхідний для оцінки ефективності міжнародних перевезень.

Аналіз наукової літератури показав існування різних підходів до оцінки ефективності міжнародних перевезень. Краще всього об’єднати всі наявні підходи та використовувати їх у комплексі, оскільки всі вони спрямовані на аналіз міжнародних перевезень з різних позицій.

РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНИЙ АНАЛІЗ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «УКРТРАНСАГЕНТ»

2.1. Загальна характеристика ТОВ «Укртрансінвест»

ТОВ «Укртрансінвест» - це комерційна організація, діяльність якої полягає в представленні інтересів замовника в митниці, а також здійсненні операцій по митному оформленню товарів і транспортних засобів від власного імені, але за рахунок і за дорученням замовника. Відносини між клієнтом і митним брокером будуються на договірній основі. Брокер виступає посередником між вантажовідправником, вантажоодержувачем і перевізником з одного боку, і державою в особі митних органів з іншого. За домовленістю митний брокер може також виконувати інші функції: отримання дозвільних документів, експертних висновків, сертифікацію вантажу і навіть оплату митних платежів.

Тому для виникнення відносин між Державною фіскальною службою України і власником товару необхідно не тільки перемістити товари через митний кордон, а й задекларувати їх. Декларування здійснюється шляхом заявлення за встановленою формою точних даних про мету переміщення товарів через митний кордон, інших даних, необхідних для митного оформлення.

Форма, порядок декларування, перелік даних, необхідних для цього, встановлюються фіскальним органом. Декларування може здійснюватися в письмовій, усній формі, шляхом передачі даних по електронній пошті та ін.

Товари декларуються фіскальному органу, в якому здійснюється митне оформлення товарів. Одночасно декларуються і транспортні засоби, що їх перевозять. Як правило, кожна юридична особа акредитується на місцевій митниці [24, с. 77].

Порожні транспортні засоби та транспортні засоби, що перевозять пасажирів, декларуються при перетині митного кордону.

Уніфікованим фінансовим документом, який містить необхідні дані про товар і інші предмети, які переміщуються через кордон в рамках експортно-

імпортних операцій, є вантажно-митна декларація (ВМД). Порядок декларування визначено в Митному кодексі України та окремих наказах Державної фіскальної служби України.

Особою, що подає декларацію фіскальному органу, є особа, що безпосередньо переміщує товари чи транспортні засоби, або митний брокер, який є професійним посередником між фіскальним органом і юридичною або фізичною особою.

Згідно зі статтею 416 чинного Митного кодексу 2012 року, митний брокер - це підприємство, що надає послуги з декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України[2].

Митний брокер провадить митну брокерську діяльність в будь-якому фіскальному органі.

Інститут митних брокерів існує давно. Понад сто років вони здійснюють свою діяльність в різних країнах світу. З урахуванням значного зростання, останнім часом, об'ємів міжнародно торгівлі, що викликало підвищення тарифів і кількості укладених торговельних угод, роль митного брокера значно зросла. Це пояснюється тим, що митне оформлення та декларування мають свої особливості, вимагає певних специфічних знань і умінь. На сьогоднішній день жоден імпортер, крупний або дрібний, не може здійснювати ефективну діяльність без використання послуг кваліфікованого митного брокера. У багатьох країнах світу митне оформлення товарів і транспортних засобів проводиться, як правило, тільки за участю митних брокерів. Деякі, особливо великі імпортери, містять штатних фахівців, які працюють виключно на цю компанію. Однак в цілому митні брокери є співробітниками приватних агентств, діють від імені різних імпортерів [54].

ТОВ «Укртрансінтер» - це підприємство, що виробляє декларування товарів або транспортних засобів, що переміщуються через український митний кордон.

Вони мають ліцензію на право здійснення митно-брокерської діяльності, отриману в спеціальному центральному органі виконавчої влади в галузі

української митної справи. Митним брокером за законом може бути тільки підприємство. Декларування товарів від імені цього підприємства, також може виробляти його філія (відокремлений структурний підрозділ, представництво).

Діяльність митних брокерів взагалі і на території України зокрема, має важливе і суттєве значення при здійсненні процедури декларування та митного оформлення товарів. В умовах частих змін митного і податкового законодавства, нормативно-правових актів і положень нормативних документів. Державної фіскальної служби України, суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, які здійснюють експортно-імпорتنі операції, не встигають орієнтуватися на ці зміни. Достатньо зазначити, що тільки ставки ввізного мита, наприклад, змінювалися в окремі роки щомісяця, а іноді і частіше.

Таким чином, інститут посередницьких представників в області митної справи розвивається досить швидкими темпами, що пов'язано з гострою потребою господарюючи суб'єктів у професійних послугах митних брокерів. Звертаючись до послуг митного брокера, клієнти мають певні переваги, зокрема: з'являється можливість отримувати послуги висококваліфікованих фахівців у такій специфічній сфері, як митне декларування та митне перевезення; витрати на послуги, пов'язані з проведенням декларування товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон, а також перевезенням товарів, що перебувають під митним контролем за участю митних посередників, в області митної справи значно менше, оскільки розраховуються в розмірі визначеного відсотка до обсягу товарів, що переміщуються. Значне збільшення обсягів експортно-імпорتنих операцій та їх оперативне оформлення за допомогою суб'єктів підприємницької діяльності в галузі митної справи знижує зростання власних витрат, а також відбувається значне заощадження часу [8, с.92].

Взаємовідносини митного брокера з особою, яку він представляє, визначаються договором доручення. Ліцензування діяльності митного брокера здійснюється відповідно до Закону України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності".

Митний брокер виконує повноваження в обсязі, встановленому за дорученням особи, яку він представляє, здійснювати будь-які операцій, пов'язані з пред'явленням митному органу товарів, транспортних засобів і документів на них до митного оформлення. Митний брокер має право здійснювати свої функції з декларування товарів і транспортних засобів в будь-якому митному органі України.

Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади в галузі митно справи веде реєстр митних брокерів і забезпечує його періодичну публікацію.

Інформація, отримана митним брокером та його працівниками від особи, яку вони представляють у процесі здійснення митних процедур, може використовуватися виключно для цілей цих процедур. За розголошення інформації, що становить комерційну таємницю або є конфіденційної, митний брокер несе відповідальність відповідно до закону [54].

Митний брокер допомагає розміщувати товари у митні склади. Митний склад - це митний режим, за якого ввезені з-за меж митних територій товари зберігаються під митним контролем без справляння мита та інших податків і без застосування до них заходів нетарифного регулювання та інших обмежень у період зберігання, а товари, що вивозяться за межі митних територій України, зберігаються під митним контролем з моменту початку їх митного оформлення митними органами України до фактичного вивезення за межі митних територій України. Зберігання товарів в режимі митного складу забезпечується шляхом використання спеціально призначеного та обладнаного приміщення або іншого місця - митного ліцензійного складу.

Власниками митних ліцензійних складів є суб'єкти підприємницької діяльності, які отримали ліцензію на право відкриття та експлуатації митного ліцензійного складу. Основні завдання митних ліцензійних складів це: сприяння розвитку зовнішньої економічної діяльності України та її зближенню з існуючою світовою практикою; створення умов для підготовки імпортованих товарів для їх використання на території України; зниження витрат, пов'язаних з переміщенням товарів через митний кордон України.

Територія митних складів є зоною митного контролю і становить невід'ємну складову частину митних територій України, на якій діє законодавство України, Митний кодекс України, нормативні акти органів доходів і зборів України, а також нормативні акти інших відомств, що регулюють вимоги до товарів, які ввозяться в Україну або вивозяться з України, відповідно до Митного кодексу України.

ТОВ «Укртрансент» у митній сфері, виступає реальною складовою механізму здійснення належного митного оформлення відповідних товарів, для прискорення митних процедур і, таким чином, товарообігу вантажів, переміщуються через митний кордон України, захисту законних прав та інтересів фізичних і юридичних осіб в умовах діяльності в сфері ринкової економіки і розширення сфери зовнішньоторговельної діяльності.

Підприємство такого типу є, на сьогодні, ефективним учасником митних право-відносин. З їх участю здійснюється переважна більшість оформлень товарів, що переміщуються через митний кордон України.

Наявність підприємств з надання послуг по декларуванню та перевезенню товарів що перебувають під митним контролем або переміщуються через митний кордон України, характерна не тільки для нашої держави, а й для розвинених країн світу. Найбільш вагома участь в митному оформленні товарів в США, Англії, Німеччини, Росії.

Зміни в суспільних відносинах держави, реформування економіки, приєднання України до Європейського співтовариства, ратифікація відповідних міжнародних конвенцій та угод митної сфери потребують суттєвих зміни норм Митного кодексу України та інших, пов'язаних з ним законодавчих актів нормативно-правових документів, подальшої демократизації і лібералізація митної системи держави, посилення гарантій захисту прав і законних інтересів фізичних і юридичних осіб при переміщені ними товарів через митний кордон України.

Правові приписи про порядок надання посередницьких послуг у митній сфері, що містяться в різних за значимістю правових актах, незалежно від їх відомчої належності, необхідно з метою їх упорядкування, усунення дублювання

і протиріч об'єднати в єдиному комплексному правовому документі, покликаному чітко регламентувати всю сферу надання посередницьких послуг в митній сфері, в тому числі і митними брокерами та митними перевізниками.

Діяльності митного брокера митній сфері України в значній мірі підвищує якість і прискорює процедуру митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України. При цьому існують як позитивні, так і негативні аспекти такої діяльності. Удосконалення правової бази, ретельне виявлення і Впровадження досвіду зарубіжних країн дасть можливість виявити властиві такої діяльності організаційно-правові й управлінські помилки, що дозволять уникнути їх, спростити процедуру і багато в чому підвищити якість надання посередницьких послуг у митній сфері, вдосконалити діяльність митних брокерів та митних перевізників в нашій державі.

Регулювання діяльності митних посередників в Україні можна виділити основні складові регулюючого впливу держави на таку діяльність:

- мета державного регулювання митної брокерської діяльності;
- принципи державного регулювання митної брокерської діяльності;
- методи державного регулювання митної брокерської діяльності;
- інструменти державного регулювання митної брокерської діяльності [18, с. 66];

Отже, механізм державного регулювання митної брокерської діяльності вважаємо за доцільне визначати, як систему взаємодії організаційних, економічних, і правових методів, принципів та інструментів у сфері державного регулювання митною справою, що регламентують умови та порядок здійснення митної брокерської діяльності (див. дод. Г)

2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності для ТОВ «Укртрансент»

Товариство з обмеженою відповідальністю «Укртрансент» працює на ринку митно-брокерських послуг, починаючи з 2007 року і на підставі Дозволу

Державної фіскальної служби АЕ № 294001 уповноважене на посередницьку діяльність митного брокера з обслуговування зовнішньоекономічних операцій при імпорті, експорті та транзиті товарів у пунктах пропуску через державний кордон та на митній території України.

Основним видом діяльності ТОВ «Укртрансидент» є надання митно-брокерських послуг, а саме повноцінного комплексу послуг з супроводу перевезень у пунктах пропуску через державний кордон України.

Аналіз фінансових результатів компанії свідчить про те, що за останні роки ТОВ «Укртрансидент» продемонструвало динамічне падіння. Так само, як і більшість вітчизняних компаній, підприємство постраждало від наслідків фінансової кризи 2014 - 2015 років: за цей період чистий фінансовий результат мав від'ємне значення та підприємство стабільно отримувало збитки. У 2017 році сума збитків незначно зменшилася, що свідчить про позитивні тенденції у діяльності підприємства.

В цей час пункт інші операційні доходи, показав стрімке зростання протягом досліджуваного періоду: за останні роки вони зросли з 27592 тис грн до 84441 тис грн. Інші доходи мали суттєвий вплив на фінансові результати компанії: найвищого рівня цей показник досяг у 2014 році, після чого почалося його стрімке падіння.

Загалом, у період 2013-2015 року підприємство показувало прибутковість операційної діяльності і найвищим був цей показник у 2014 році – 81986 тис грн. У 2016-2017 роках підприємство стало збитковим і за даний період величина збитку зросла з 34128 грн до 52592 грн.

З огляду на динаміку собівартості реалізованої продукції, ми повинні підкреслити, що простежувалася аналогічна тенденція як в динаміці чистого доходу від реалізації продукції: в цілому, за останні 5 років, собівартість продажів збільшився з 2806649 тис. грн до 6850301 тис. грн. (див. дод. Д).

Негативний вплив на фінансові результати підприємства збільшився і знайшов свій прояв в інших операційних витратах, які в 2017 році склали 2997 тис. грн. Найвищим було значення показника у 2016 році – 17663 тис грн.

Щодо інших витрат – найвищим цей показник був у кризові роки – 2014 та 2015. У 2016 та 2017 роках спостерігалася тенденція до їх зменшення.

За останні 5 років вартість активів підприємства значно зросла. Відбулося зокрема значне зростання оборотних активів (див. дод. Е).

Протягом досліджуваного періоду спостерігалася зростання дебіторської заборгованості, що не є позитивною тенденцією для підприємства.

Даний момент потребує уваги з боку керівництва та послідовних дій щодо реструктуризації цієї заборгованості.

При проведенні аналізу власного капіталу та зобов'язань ТОВ «Укртрансгент» перш за все необхідно підкреслити збільшення обсягів власного капіталу з 34657 тис. грн. до 244581 тис. грн. Таке збільшення можна пояснити зростанням нерозподіленого прибутку (непокритого збитку) за останні 5 років (див. дод Ж).

Довгострокові зобов'язання і забезпечення були представлені в основному довгостроковими кредитами банків та довгостроковими забезпеченнями.

У структурі зобов'язань за останні 5 років важливу роль відігравали кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги (69,1% у 2014 році, 73,1% в 2017 році), а також в останні роки інші поточні зобов'язання (12% у 2017 році) (рис.2.1).



Рисунок 2.1. Структура пасивів ТОВ «Укртрансгент» у 2013-2017 роках, %

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності компанії

В цілому, структура балансу свідчить про високу залежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування з тенденцією до подальшого загострення ситуації.

Використовуючи дані балансу, ми провели аналіз компанії за низкою груп показників.

1) Аналіз динаміки ліквідності підприємства.

Використовуючи показники, зазначені у табл. 2.1, можна зробити висновки щодо ліквідності компанії.

Таблиця 2.1

Аналіз динаміки показників ліквідності ТОВ «Укртрансгент» за 2013-2017 рр.

Назва показника	31.12. 2013	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	Абсолютне відхилення				Відносне відхилення			
						2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016
Коефіцієнт покриття	0,55	0,56	0,65	0,58	0,67	0,01	0,09	-0,06	0,08	1,02	1,15	0,90	1,14
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,22	0,32	0,33	0,29	0,36	0,10	0,01	-0,04	0,07	1,44	1,03	0,88	1,25
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,11	0,11	0,10	0,10	0,16	0,00	-0,01	-0,01	0,06	1,03	0,92	0,93	1,62
Чистий оборотний капітал, млн. грн	- 32194 5	- 30901 3	- 37179 2	- 53708 5	- 67889 7	12932	-62779	-165293	-141812	0,96	1,20	1,44	1,26

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності компанії

Коефіцієнт покриття < 1 , що свідчить про нездатність підприємства сплачувати свої поточні зобов'язання. Але значення коефіцієнта зростає з кожним роком, демонструючи позитивну тенденцію.

Коефіцієнт швидкої ліквідності підприємства нижчий за нормативне значення, що демонструє нездатність підприємства сплачувати поточні зобов'язання за умови своєчасного проведення розрахунків з дебіторами. Значення коефіцієнта зростає з кожним роком, демонструючи позитивну тенденцію.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності > 0 , що свідчить про збільшення частини боргів підприємства, яка може бути сплачена негайно, але коефіцієнт зростає, демонструючи негативну тенденцію;

Чистий оборотний капітал зменшується з кожним роком, його величина є від'ємною, що свідчить про спроможність підприємства сплачувати свої поточні зобов'язання та розширювати подальшу діяльність.

2) Аналіз динаміки платоспроможності (фінансової стійкості).

Використовуючи показники, зазначенні у табл. 2.2, можна зробити висновки щодо фінансової стійкості компанії.

Таблиця 2.2

Аналіз динаміки показників платоспроможності ТОВ «Укртрансгент» за 2013-2017 рр.

Назва показника	31.12. 2013	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	Абсолютне відхилення				Відносне відхилення			
						2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016
Коефіцієнт платоспроможності (автономії)	-0,05	-0,06	-0,08	-0,15	-0,13	-0,01	-0,02	-0,07	0,02	1,27	1,40	1,84	0,90
Коефіцієнт фінансування	-0,04	-0,05	-0,07	-0,13	-0,12	-0,01	-0,02	-0,05	0,01	1,26	1,37	1,73	0,91
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	-1,00	-0,98	-0,68	-0,78	-0,52	0,02	0,29	-0,10	0,25	0,98	0,70	1,14	0,68
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	-0,89	-0,90	-0,97	-1,30	-1,44	-0,01	-0,08	-0,32	-0,14	1,01	1,09	1,33	1,11

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності компанії

Коефіцієнт платоспроможності (автономії) має значення менше за нормативне, що показує низьку питому вагу власного капіталу в загальній сумі засобів, авансованих у його діяльність; окрім того показник має негативне значення.

Коефіцієнт фінансування має негативне значення, що демонструє залежність підприємства від залучених засобів.

Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами є від'ємним, що свідчить про незабезпеченість підприємства власними оборотними засобами; але

протягом досліджуваного періоду цей показник зменшується, що свідчить про позитивну тенденцію.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу показує недостатність власних фінансових ресурсів для фінансування необоротних активів і частини оборотних. Спостерігається негативна тенденція.

3) Аналіз динаміки ділової активності.

Використовуючи показники, наведені у Додатку 3, можна зробити висновки щодо ділової активності підприємства:

Коефіцієнт оборотності активів має високе значення, відбувається збільшення значення показника, що характеризує ефективне використання підприємством усіх наявних ресурсів, незалежно від джерел їхнього залучення.

Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості збільшується, що зумовлює збільшення швидкості обертання дебіторської заборгованості підприємства за період, що аналізується.

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості показує зпадання швидкості обертання кредиторської заборгованості підприємства за період, що аналізується, звуження комерційного кредиту, що надається підприємству.

Строк погашення дебіторської заборгованостей показує середній період погашення дебіторської заборгованостей підприємства. Спостерігається позитивна тенденція до зменшення.

Строк погашення кредиторської заборгованостей показує середній період погашення кредиторської заборгованостей підприємства. Також спостерігається позитивна динаміка.

Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача) показує відносно високу ефективність використання основних засобів підприємства та має позитивну тенденцію.

Коефіцієнт оборотності власного капіталу показує недостатньо високу ефективність використання власного капіталу підприємства.

4) Аналіз рентабельності підприємства.

Використовуючи показники, зазначені у табл. 2.3, можна зробити висновки щодо рентабельності, тобто прибутковості діяльності, підприємства.

Коефіцієнт рентабельності активів був більший за нормативне значення тільки у 2013 році і демонструє невисоку ефективність використання активів підприємства загалом.

Коефіцієнт рентабельності власного капіталу менший за нормативне значення і так само демонструє недостатню ефективність вкладення коштів до даного підприємства.

Таблиця 2.3

Аналіз динаміки показників рентабельності ТОВ «Укртрансент» за 2013-2017 рр.

Назва показника	2013	2014	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення				Відносне відхилення			
						2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016
Коефіцієнт рентабельності активів	0,04	-0,01	-0,04	-0,08	-0,05	-0,06	-0,03	-0,04	0,03	-0,24	3,95	1,84	0,58
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	-69,11	-102,61	-80,04	-49,20	-39,90	-33,50	22,57	30,84	9,31	1,48	0,78	0,61	0,81
Коефіцієнт рентабельності продукції	-1,14	0,25	0,96	1,70	1,01	1,39	0,71	0,74	-0,69	-0,22	3,82	1,77	0,59

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності компанії

Коефіцієнт рентабельності продукції менше за нормативне значення і демонструє прибутковість господарської діяльності підприємства від основної діяльності.

Таким чином, ми можемо зробити висновок про те, що ТОВ «Укртрансент» є компанією, що активно розвивається на українському ринку.

Тим не менше, фінансове управління підприємством вимагає поліпшення, про що свідчить значна залежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування.

2.3. Оцінка ефективності діяльності міжнародних компаній в управлінні транспортними операціями

Ефективність функціонування транспортно-логістичних систем суттєво залежить від міждержавної економічної взаємодії, а обсяг загального вантажообороту транспорту – від показників рівня економічного розвитку країн. Тож найкращі умови для розвитку транспорту мають країни з високими обсягами ВВП та експортно-імпортних операцій (Німеччина, Франція, Італія) а також країни з вигідним транспортно-географічним положенням (Україна, Польща).

Вимірювання і узагальнення логістичних показників в різних країнах є складними завданнями. Дослідження часу і витрат, пов'язаних з логістичними процесами, такими як митне оформлення вантажів, транспорту, тощо, можливе завдяки доступності інформації. Але навіть за умови повноти інформації вона не може бути об'єднана в єдиний набір даних через структурні відмінності в ланцюгах поставок країн [2, с. 300]. Багато елементів логістики, такі як прозорість процесу і якість обслуговування, передбачуваність і надійність, не можуть бути оцінені з використанням тільки інформації про витрати і час.

Індекс ефективності логістики (The Logistics Performance Index, LPI) є інтерактивним інструментом бенчмаркінгу, створеним для того, щоб допомогти країнам у визначенні проблем і можливостей, з якими вони зіштовхуються у своїй діяльності в організації логістики і поліпшенні їх продуктивності. LPI дає змогу порівняти логістичну діяльність 160 країн у 2016 році. LPI ґрунтується на всесвітньому опитуванні операторів (респондентів) на місцях (глобальні транспортно-експедиторські і експрес-перевізники), забезпечуючи зворотний зв'язок про матеріально-технічне забезпечення країн, в яких вони працюють, і тих, з якими вони торгують. Респонденти поєднують в собі глибокі знання про країни, в яких вони здійснюють свою діяльність, можуть якісно оцінити інші країни, з якими вони торгують, і мають досвід опанування глобального навколишнього середовища логістики. Зворотний зв'язок від операторів

доповнюється кількісними даними про виконання ключових компонентів логістичної мережі.

Індекс ефективності логістики (LPI) є середньозваженою оцінкою за шістьма основними компонентами: ефективність процесу оформлення документації (тобто швидкість, простота і передбачуваність формальностей) прикордонними службами, зокрема митними («Митниця»); якість торгової і транспортної інфраструктури (порти, залізниці, дороги, інформаційні технології) («Інфраструктура»); простота організації поставок за конкурентоспроможними цінами («Міжнародне перевезення»); компетентність і якість логістичних послуг (наприклад, транспортних операторів, митних брокерів) («Якість логістичних послуг»); можливість відстеження і контролю вантажів («Відстеження і контроль»); своєчасність доставки вантажів до пункту призначення в межах запланованого або очікуваного терміну поставки («Своєчасність»).

Транспортно-логістичні фірми, як правило, взаємодіють з великими промисловими і торгівельними компаніями. Вони беруть на себе функції підготовки до транспортування, завантаження, розвантаження, забезпечують весь комплекс перевезень «від дверей до дверей», надають експедиторські послуги. Прикладами таких компаній є провідний постачальник інтегрованих логістичних послуг в Німеччині - Schenker Deutschland AG та німецька фірма «Лексау і Шарбо», що спеціалізується на перевезеннях власним рухомим складом з перевалкою через свої причали продукції німецьких хімічних комбінатів.

Внутрішній LPI забезпечує як якісні, так і кількісні оцінки логістичних фахівців, що працюють в країні. Він включає в себе детальну інформацію про навколишнє середовище матеріально-технічного забезпечення, основні логістичні процеси, інститути, а також терміни виконання робіт і дані про витрати.

Одним з найбільш актуальних питань для підприємств, реалізують в тій чи іншій мірі логістичну діяльність, сьогодні є оцінка її ефективності. Можливість оцінки ефективності логістичної діяльності у в чому залежить від рівня інтеграції логістики в діяльність організації: чи реалізуються окремі логістичні функції або

ж логістика повністю інтегрована в корпоративну стратегію фірми. У першому випадку оцінка ефективності може йти по окремим показникам, що відображають виконання конкретних функцій логістики; у другому - за допомогою комплексної системи показників.

Оцінка ефективності логістичної діяльності на основі критерію логістичних витрат може здійснюватися такими шляхами:

- на основі розрахунку питомих витрат на обсяг виробленої / реалізованої продукції - в цьому випадку можна отримати конкретну вагу логістичних витрат у вартості виробленої / відвантаженої продукції, однак неможливо відстежити тенденцію їх зміни;

- шляхом зіставлення абсолютних і питомих витрат в динаміці - такий спосіб дозволяє не тільки оцінити питому вагу логістичних витрат в обсязі продукції, але відстежувати динаміку їх зміни;

- шляхом порівняння абсолютних і питомих витрат з аналогічними показниками інших підприємств галузі - складність застосування даного способу полягає в закритості інформації про логістичні витрати конкурентів;

- шляхом порівняння абсолютних і питомих витрат із середніми по даними показниками по галузі - складність даного способу також обумовлена відсутністю інформації про логістичні витрати в галузі, а також тим, що середнє по галузі не завжди може використовуватися в якості бенчмаркінгу;

- шляхом розрахунку частки логістичних витрат в загальних витратах підприємства - реалізуючи даний спосіб необхідно враховувати, що збільшення частки логістичних витрат в структурі загальних витрат компанії може бути викликано факторами зовнішнього середовища;

- шляхом порівняння фактичних логістичних витрат з запланованими.

2. Якість логістичного сервісу.

Оцінку даного критерію доцільно вести за такими показниками:

- якість продукції - оцінюється споживачами за допомогою опитувань.

Непрямим показником оцінки якості продукції може служити відсоток рекламаций, що надійшли від споживачів;

- якість виконання замовлення - може оцінюватися також за допомогою опитувань споживачів, або побічно по ряду показників: рівень відповідності поставленої продукції замовленим товарними позиціями;
- рівень виконання доставки в необхідний споживачам термін;
- рівень дотримання узгоджених умов поставок;
- якість оформлення документації з постачання;
- ступінь задоволення споживачів - оцінюється за допомогою опитувань споживачів.

У загальному випадку, оцінку логістичного сервісу відображає фактично рівень логістичного обслуговування доцільно проводити за допомогою кількісної характеристики відносини фактичних значень показників якості і кількості логістичних послуг до оптимальних значень цих показників.

Оцінка тривалості логістичного циклу носить кількісний характер і також може бути проведена кількома шляхами:

- шляхом зіставлення фактичної і запланованої тривалості;
- шляхом порівняння тривалості логістичного циклу конкретної компанії з аналогічним показником інших підприємств галузі;
- шляхом порівняння тривалості логістичного циклу з середнім значенням за цим показником по галузі.

4. Продуктивність логістичної діяльності.

Даний показник визначається кількістю наданих клієнтам логістичних послуг. Очевидно, що критерій продуктивності доцільно оцінювати за допомогою таких параметрів, як:

- кількість виконаних замовлень за певний часовий період;
- відношення витрат на логістику до обсягу реалізації;
- відношення витрат на логістику до обсягу інвестицій в логістичні засоби;
- відношення витрат на логістику до середньорічної вартості логістичних засобів.

5. Окупність логістичної діяльності.

Цей критерій може бути розглянутий за допомогою оцінки окупності основних напрямків інвестування в логістичну діяльність: складське і

транспортне господарство, транспортну інфраструктуру, телекомунікаційну інфраструктуру.

6. Рівень повернення коштів

Показує то, наскільки ефективними є капіталовкладення в логістичну систему. Визначається за допомогою наявності і стану:

- складів;
- транспорту;
- транспортних комунікацій;
- підрозділів для ремонту та обслуговування транспортних засобів і складів;
- системи телекомунікацій;
- комп'ютерного обладнання.

У загальному випадку, можливо розраховувати окупність як відношення прибутку від реалізації або чистого прибутку від основної діяльності, або суми чистого грошового припливу до суми витрат на інвестиції в логістичну інфраструктуру і засоби. Тим часом, найбільш раціональним було б оцінювати окупність логістичної діяльності шляхом співвідношення прибутку від надання логістичних послуг до суми витрат на інвестиції в логістичну інфраструктуру і засоби [53, с. 100].

В цілому, питання оцінки ефективності логістичної діяльності компанії повинен вирішуватися індивідуально в кожному конкретному випадку, з адаптацією системи показників до специфіки діяльності підприємства.

Реалізація запропонованої системи показників дозволить вести моніторинг та координацію логістичної діяльності компанії, що є запорукою отримання додаткових конкурентних переваг на ринку.

Ефективне управління транспортно-логістичними системами в сучасних умовах неможливо здійснити без оцінювання зв'язків між різними факторами та результативними показниками, вираження їх тенденцій та розроблення економічних нормативів і прогнозів розвитку. Зокрема, розвиток транспортного комплексу має ґрунтуватися не лише на вимогах держави, а й враховувати, в першу чергу, потреби кінцевих споживачів та задовольняти їх на найвищому

рівні. А сама транспортна система виступає як досить значна частина виробничої інфраструктури, тож її розвиток повинен бути одним із пріоритетних завдань держави, що на сьогоднішній день можна реалізувати шляхом розвитку партнерських відносин між державою та приватним сектором шляхом створення спільних підприємств, застосування контрактної системи та укладанням угод про розподіл продукції [28, с. 149].

Першорядну роль при здійсненні стратегії ефективного розвитку транспортно-логістичної системи повинна відігравати наука, адже її інноваційні витрат на розбудову та оновлення інфраструктури та до зростання рівня ефективності реалізації інвестицій. А міжнародна кооперація спроможна внести певний поштовх у розвиток вітчизняної економіки.

Взагалі, становлення транспортно-логістичних систем має бути спрямовано на забезпечення технічної та технологічної зв'язаності всіх її учасників, узгодження їхніх економічних інтересів, а також використання єдиних систем планування, що дозволить їм доповнювати один одного при організації матеріальних потоків та отримати синергетичний ефект для всієї світової економіки [9].

Висновки до розділу 2

Товариство з обмеженою відповідальністю «УкртрансAGENT» працює на ринку митно-брокерських послуг, починаючи з 2007 року і на підставі Дозволу Державної фіскальної служби АЕ № 294001 уповноважене на посередницьку діяльність митного брокера з обслуговування зовнішньоекономічних операцій при імпорті, експорті та транзиті товарів у пунктах пропуску через державний кордон та на митній території України.

Основним видом діяльності ТОВ «УкртрансAGENT» є надання митно-брокерських послуг, а саме повноцінного комплексу послуг з супроводу перевезень у пунктах пропуску через державний кордон України.

Аналіз фінансових результатів компанії свідчить про те, що за останні роки ТОВ «УкртрансAGENT» продемонструвало динамічне падіння. Так само, як і

більшість вітчизняних компаній, підприємство постраждало від наслідків фінансової кризи 2014 - 2015 років: за цей період чистий фінансовий результат мав від'ємне значення. У 2017 році сума збитків незначно зменшилася, що свідчить про позитивні тенденції у діяльності підприємства.

Загалом фінансовий менеджмент компанії потребує покращення, про що свідчить значна залежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування. Проблемою є також значний обсяг запасів, зокрема товарних, які складають більшу частину власності компанії. Необхідна зміна підходу до управління витратами, про що свідчить загальне зниження рівня рентабельності.

За останні 5 років вартість активів підприємства значно зростає. Відбулося зокрема значне зростання оборотних активів.

В цілому, структура балансу свідчить про високу залежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування з тенденцією до подальшого загострення ситуації.

Основна маса активів представлена послугами, що не дивно, адже мова йде про підприємство, основною діяльністю якого є продаж митно-брокерських послуг.

Враховуючи, що ТОВ «Укртрансінвест» є підприємством яке продає послуги, переважання оборотних активів у структурі є виправданим.

Протягом досліджуваного періоду спостерігалось зростання дебіторської заборгованості, що не є позитивною тенденцією для підприємства. Даний момент потребує уваги з боку керівництва та послідовних дій щодо реструктуризації цієї заборгованості.

Довгострокові зобов'язання і забезпечення були представлені в основному довгостроковими кредитами банків та довгостроковими забезпеченнями.

РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ ОПЕРАЦІЯМИ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ НА ПРИКЛАДІ ТОВ «УКРТРАНСАГЕНТ»

3.1. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні

Ефективна торговельна і транспортна логістика є ключовими для розвитку конкурентоспроможності країн у всьому світі. Логістика особливо важлива для України, де міжнародна торгівля складає значну частину ВВП. Розташування України на перетині магістральних транспортних шляхів з Європи до Азії та від скандинавських держав до регіону Середземномор'я створює унікальні можливості для розвитку послуг у сфері транзиту. Розвиток транспортного сектора України є також невід'ємною частиною Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (УА).

Незважаючи на важливість та потенціал у сфері логістичних послуг, транспортні потужності в Україні використовуються недостатньо, інфраструктура та послуги, доступні вантажовідправникам і постачальникам логістичних послуг, є нижчими від стандартів, наявних у країнах ЄС, а витрати на логістику, з якими стикаються кінцеві користувачі, високі.

На сьогоднішній день транспортний сектор України – це значний сегмент для економіки країни в цілому, адже ефективна та злагоджена робота транспортної системи є рухомою силою для загального розвитку країни. У наш час ринок транспортно-логістичних послуг активно розвивається. Формування транспортно-логістичних систем сприяє поєднанню функціональних і забезпечуючих підсистем, інтеграції постачання, виробництва та збуту, прискоренню руху матеріальних потоків, зменшенню логістичних витрат. Тож розвиток транспортно-логістичного бізнесу в Україні є однією з найважливіших задач сьогодення.

В умовах ринкової економіки головною метою діяльності підприємства є мінімізація витрат та отримання максимальної вигоди. І якщо скорочення витрат

клієнтів-користувачів транспортних послуг очевидно виражається в зменшенні транспортної складової в ціні продукції, раціоналізації використання перевізних ресурсів партнерів, що забезпечують доставку вантажів, в отриманні транспортними підприємствами додаткових доходів, то однією з найважливіших цілей застосування логістики є отримання комерційної вигоди за рахунок розробки та організації оптимальних схем доставки вантажів усіма видами транспорту.

Для транспортної системи будь-якої держави активна участь у глобалізації ринку транспортних послуг означає:

- лібералізацію усіх сфер транспортної діяльності, відмову від державного регулювання, що спричинюється, отже, до зростання конкуренції;
- уніфікацію і універсалізацію транспортних засобів, технологій, технічних вимог, активний розвиток і модернізацію транспортної інфраструктури;
- зростання транспарентності ринку транспортних послуг, зростання інформаційної відкритості (зокрема фінансову інформацію), підпорядкування діяльності транспортних компаній вимогам закону і міжнародних угод

Узагальнення проблем функціонування транспортної логістики в Україні та розробка ефективних напрямків їх вирішення є актуальним питанням для переважної більшості українських перевізників. На рисунку 2.1 систематизовані основні групи проблем транспортно-логістичного комплексу в Україні.

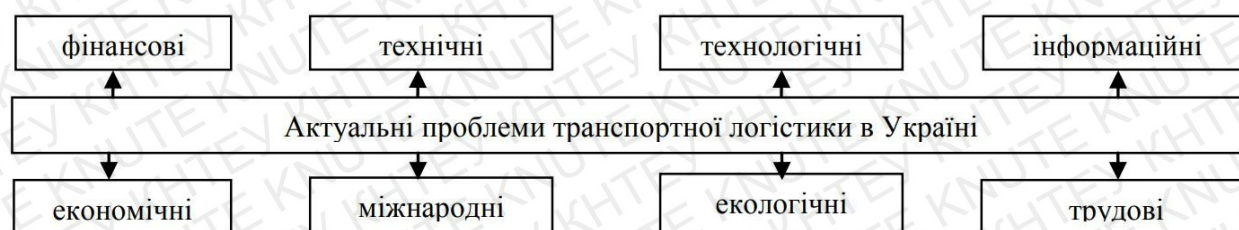


Рис. 3.1. Основні групи проблем транспортно-логістичного комплексу в Україні

Джерело: побудовано автором на основі [54]

Поліпшення логістики складне ще й через те, що охоплюється широкий спектр питань, які іноді можуть вступати в протиріччя одне з одним, зокрема у

сферах економіки (фіскальна політика та рентабельність логістичних операторів), соціальної політики (безпека руху та інші види безпеки, охорона праці та справедлива винагорода) і навколишнього середовища (викиди та інші зовнішні впливи). Соціальний аспект особливо важливий в Україні, оскільки рівень безпеки в транспортному секторі є низьким порівняно з іншими європейськими країнами.

Отже, формулювання та впровадження політики ускладнюють методологічні й інформаційні проблеми. Обсяг логістичної діяльності часто не визначений, а термінологія, якою послуговуються для означення логістичних витрат на рівні окремої компанії, галузі чи цілої країни, значно відрізняється. Підходи до оцінки витрат на логістику значно відрізняються, тому порівнюваність досліджень (на національному рівні), присвячених логістичним витратам або розмірам ринку є поганою.

Зниження транзитного руху порушує важливі для України запитання, такі як відновлення втраченого транзитного руху шляхом розробки нових транспортно-торговельних коридорів, що обходять Росію, і здатність України розвинути порівняльну перевагу, вдосконалюючи свої логістичні послуги та створюючи додану вартість транзиту.

Розвиток транзитних перевезень – це не лише розкриття потенціалу країни, а й забезпечення доступу країни до міжнародних ринків. Зважаючи на зміни в структурі торгівлі України, потік товарів до, з та через Україну зазнає глибокого впливу.

Окрім нових викликів, що виникають внаслідок конфлікту з Росією, транзит через Україну продовжує стикатися з постійними проблемами, такими як погана якість дороги, завищені збори у морських портах, а також проблеми, пов'язані з інфраструктурою та наданням послуг. Щоб розбудувати ефективну, доступну та інтегровану транспортно-логістичну систему для транзиту, Україна повинна одночасно переслідувати кілька цілей: просувати доступні стратегічні транзитні коридори; розвивати регіонально та глобально конкурентоспроможні послуги у морських портах шляхом покращення послуг з переробки контейнерних і накатних (ро-ро) вантажів та пов'язаних з ними залізничних

операцій, зберігаючи при цьому свої порівняльні переваги щодо обробки насипних/навальних вантажів; поліпшувати процедури перетину кордону; покращувати транзитну статистику та потужності моніторингу і лібералізувати сферу транзитних перевезень.

Короткострокові та середньострокові заходи з метою покращення забезпечення передовою логістикою та тісно пов'язані між собою показники стосовно транзиту та коридорів включають таке:

- Планування збільшення використання логістичних центрів, особливо для імпорту та внутрішньої дистрибуції.
- Збільшення використання передових ІТ-систем у логістичному забезпеченні.
- Розробка та проектування продуктів у сфері послуг, особливо для логістики третього і четвертого рівнів (3PLs та 4PLs).
- Встановлення гармонізованої (наскрізної) тарифної ставки для ТМТМ.
- Поширення преференційних залізничних та портових тарифів для транзитних вантажних перевезень на імпортні та експортні вантажі до / з країн, що беруть участь у ТМТМ.
- Вирішення проблем ППК для автотранспортних засобів на кордоні України з Польщею та Білоруссю разом з польськими і білоруськими партнерами.
- Двостороння лібералізація транзитного транспорту, наприклад, з Польщею та країнами уздовж ТМТМ.
- Підтримання/збільшення квот через систему ЄКМТ.
- Надання пріоритету розвитку поромних потужностей спільно з країнами уздовж ТМТМ, а також Туреччиною.
- Розробка моделі для аналізу економічного впливу від транзитного руху.

Основні проблеми транспортної логістики в Україні та можливі шляхи їх вирішення систематизовані в Додатку 3.

Таким чином, для підвищення ефективності логістичних систем у цілому загальним стратегічним напрямом є вдосконалення транспортного комплексу України в умовах євроінтеграції. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України має відповідати потребам європейської інтеграції. Саме тому необхідно:

- комплексно на державному рівні поставити проблеми, пов'язані із розвитком транспортної мережі, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, знайти відповідне забезпечення: фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове;
- розробити і реалізувати Державну програму розвитку транспортного комплексу в Україні (управління такою програмою ускладняється збільшенням кількості приватизаційних процесів у галузі транспортної системи);
- виробити ряд мотивів, важелів, методів і способів для розвитку транспортної системи в країні (розвиток транспортної мережі – це рівень технологічного прогресу та цивілізованості країни);
- мотивувати зацікавленість зарубіжних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні;
- закріпити стійку тенденцію до визнання України світовим співтовариством як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довготривалій основі та яка в перспективі справлятиме серйозний вплив на ключові проблеми європейської політики;
- забезпечити наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Вказані заходи сприятимуть прискоренню доставки вантажів, підвищенню конкурентоспроможності маршрутів транзитних перевезень, покращенню інвестиційного клімату, а також розширення діяльності компаній, що надають комплексні логістичні послуги.

Слід також відзначити, якість та доступність транспортних перевезень істотно покращує умови функціонування підприємств, збільшує потенціал комерційної діяльності, сприяє підвищенню рентабельності оптових

посередників. Разом з тим потрібно враховувати екологічні наслідки функціонування транспорту, розробляти та реалізовувати заходи, спрямовані на збереження навколишнього природного середовища.

Держава підтримує сферу логістики, приймаючи закони та програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, зокрема визначає такі основні напрямки: створення правових основ подальшого розвитку транзитних перевезень вантажів; поетапний перехід на принципи міжнародної транспортної й митної політики в сфері транзиту вантажів; впровадження нових технологій організації перевезень і пропуску вантажів через державний кордон України; розвиток змішаних (комбінованих) перевезень; забезпечення чіткої координації діяльності всіх учасників транзиту.

До пріоритетних напрямків розвитку вітчизняної транспортної логістики відносяться наступні: прискорений розвиток транспортної інфраструктури; створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів; інтегрування в транспортні системи Європи й Азії, Балтійського й Чорноморського регіонів.

3.2. Напрями оптимізації управління міжнародними транспортними операціями компанії ТОВ «Укртрансагент»

Оскільки досліджуване підприємство займається митно-брокерською та складською діяльністю, то в можна запропонувати інноваційний проект по вдосконаленню управління складськими приміщеннями ТОВ «Укртрансагент». Інноваційний проект із впровадження системи управління складом - це такий самий інвестиційний проект, як, наприклад, розширення виробничих потужностей. Витрати на нього з часом приносять значні дивіденди.

Для початку визначимо оптимальне місце розташування розподільчого складу для ТОВ «Укртрансагент».

Існує три принципові стратегії розташування розподільчих центрів:

- поблизу від ринків збуту;
- поблизу від виробництва;

- проміжне розташування.

Розташування розподільчих центрів поблизу ринків збуту полегшує поповнення запасів клієнтів. Географічні розміри ринку, який обслуговується таким складом, залежать від:

- бажаної швидкості постачань;
- середнього розміру замовлення;
- величини питомих витрат на місцеве транспортування.

Головними критеріями роботи таких центрів є забезпечення належної якості обслуговування або мінімізація логістичних витрат. Такі склади часто зустрічаються в торгівлі харчовими продуктами або промисловими товарами масового користування. Однак розміщення поблизу ринків збуту характерно для багатьох галузей. Така стратегія економічно виправдана, оскільки це найдешевший спосіб швидкого поповнення запасів.

Розташування розподільчих центрів поблизу від виробництв полегшує нагромадження потрібного для постачання споживачів асортименту продукції. Таке розташування складів дозволяє відправляти споживачам змішані вантажі за консолідованими тарифами. Перевага такого розміщення складів полягає в тому, що підвищений рівень сервісу поширюється на весь асортимент продукції, яка постачається.

За проміжного розташування розподільчих центрів між виробництвом і споживанням склади працюють за тією ж схемою, що і склади, що розташовані поблизу виробництва: накопичують повний асортимент продукції й відправляють замовникам змішані партії товарів за пільговими тарифами. При рішенні задачі визначення оптимальної кількості складів у системі розподілу, у якості однієї з головних залежних змінних виступають транспортні витрати по доставці товарів споживачам матеріального потоку зі складів розподільчої системи.

Оскільки переважна більшість клієнтів ТОВ «Укртрансент» знаходиться на правому березі м. Києва, то аналізуватимемо саме цю територію (рис. 3.1).

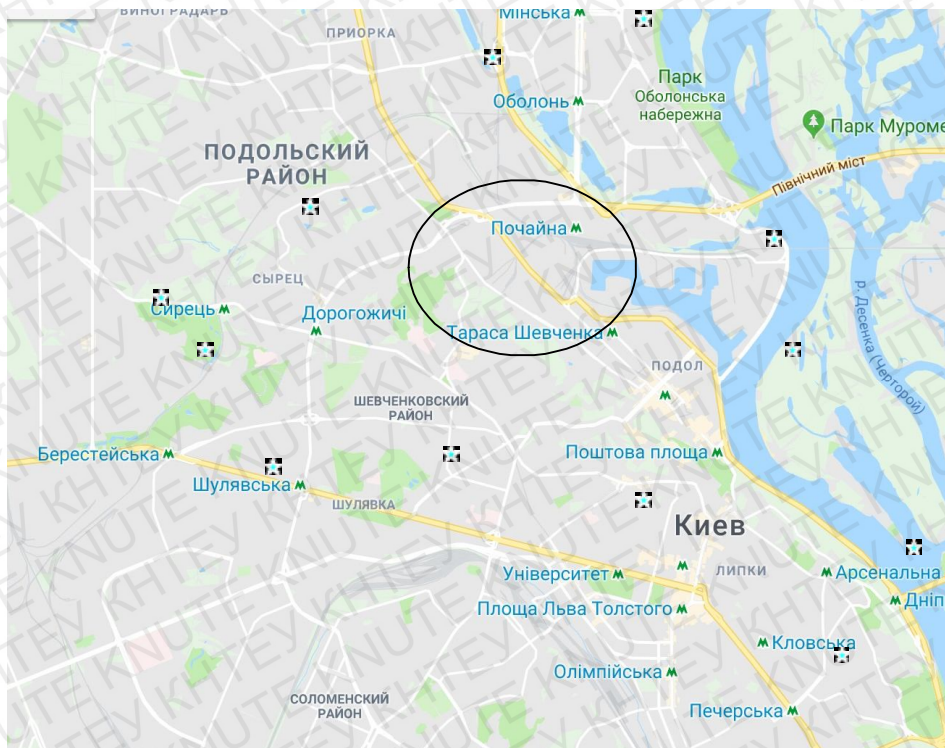


Рис. 3.1. Розташування основних оптових клієнтів ТОВ «Укртрансгент»

Примітка:  - місце розташування клієнта

Для визначення оптимального місця розташування складу відносно клієнтів скористаємось методом визначення центру тяжіння, за допомогою якого можна оптимізувати розміщення складу. Врівноважити в цьому випадку необхідно вантажообіги клієнтів, що обслуговуються. Задача полягає у визначення точки території, що відповідає центру ваги фізичної моделі системи розподілу.

На рис. 3.1 пунктиром виділено територію, на якій оптимальним буде розташування складу.

Пошук складу на даїні території дозволив виявити вільне приміщення, що пропонується в оренду, за адресою Київ, Шевченківський р-н, Смірнова-Ласточкина узвіз.

Дане приміщення є оптимальним з точки зору розташування по відношенню до клієнтів.

Автоматизація діяльності підприємства за допомогою СУР (ERP) є тим інструментом, використання якого допомагає задовольнити всім вимогам і міжнародним правилам ведення бізнесу в цілому. Дані системи дають змогу отримати такі додаткові вигоди:

- виключити паперовий документообіг і досягти дотримання цілісності даних, використовуваних у всіх бізнес-процесах підприємства;
- забезпечити своєчасне надання інформації всім службам підприємства;
- обмежити доступ до даних, і тим самим виключити шахрайство та надання неправдивої інформації;
- значно скоротити час на підготовку детальної звітності, що, у свою чергу, дозволить службовцям на підприємстві заощадити кошти на складання звітів, їхню перевірку і аудит незалежними компаніями;
- надати можливість керівництву та власникам підприємства своєчасно ухвалювати правильні управлінські рішення, засновані на якісній інформації.

Для впровадження проекту пропонується вибрати фірму Innoware, яка є провідною компанією, що спеціалізується на:

- впровадженні систем управління підприємством (ERP) на базі продуктів Microsoft Dynamics™ AX, Microsoft Dynamics™ NAV;
- впровадженні систем управління проектами та портфелем проектів на базі продуктів Microsoft® Office Project, Microsoft® Office Project Server, Microsoft® Office Project Portfolio Server;
- постановці управлінського обліку на підприємствах у відповідності з міжнародними стандартами фінансової звітності в рамках ERP-проектів;
- ІТ-консалтингу.

Головними критеріями оцінки роботи компанії є досягнення цілей проектів, а також безумовний успіх цих проектів. За останні роки успішність ERP-проектів, реалізованих Innoware, досягла 98%.

До стандартних функцій впровадження запланованої СУР на інноваційній основі можна віднести:

- підвищення рівня автоматизації управлінської праці;
- оптимізація внутрішньої складської логістики;
- автоматизація процесів планування потреби, закупівель та складського обліку товарів і матеріально-технічних ресурсів;
- ведення управлінського, податкового і бухгалтерського обліку (єдине введення даних);

- облік основних засобів ТОВ «Укртрансінвест» ;
- управління персоналом, розрахунок заробітної плати;
- отримання об'єктивної, своєчасної інформації, що відповідає фактичним результатам діяльності ТОВ «Укртрансінвест» (складання різноманітних аналітичних звітів).

Важливим параметром будь-якого інвестиційного проекту є величина та напрямки капіталовкладень. Проект впровадження автоматизованої СУР ТОВ «Укртрансінвест» передбачатиме наступні капіталовкладення:

- вартість сервера для розміщення бази даних СУР – 15 тис.грн.;
- вартість пристрою безперебійного живлення – 1,5 тис.грн.;
- комп'ютерні меблі – 2 тис.грн.;
- вартість програмного забезпечення системи управління ресурсами підприємства – 350 тис.грн.;
- вартість навчання персоналу – 10 тис.грн.

Ряд робіт, пов'язаних з налаштуванням існуючих комп'ютерів підприємства, встановленням програмного забезпечення тощо планується виконати зусиллями працівників ІТ-відділу ТОВ «Укртрансінвест». Таким чином сукупний обсяг інвестицій у інноваційний проект впровадження автоматизованої СУР ТОВ «Укртрансінвест» складає 378,5 тис.грн., з яких підлягатимуть амортизації 368,5 тис.грн. Джерелами таких інвестиційних витрат слугуватимуть власні кошти підприємства.

Основними фінансовими ефектами від реалізації проекту впровадження автоматизованої СУР ТОВ «Укртрансінвест» будуть:

- економія на заробітній платі та сплаті єдиного внеску на загальнообов'язкове соціальне страхування по вивільненим працівникам;
- економія за рахунок оптимізації обсягів закупівлі матеріальних цінностей, елімінації спроб їх розкрадання.

Розрахунок економії на заробітній платі та сплаті єдиного внеску на загальнообов'язкове соціальне страхування по вивільненим працівникам за перший рік реалізації заходу подамо у табл. 3.1.

**Економія по вивільненим працівникам за перший рік реалізації
інноваційного проекту впровадження автоматизованої СУР ТОВ****«Укртрансгент» ***

Відділ	Кількість вивільнених працівників, ос.	Зарплата одного працівника відділу, грн./міс.	Сукупна економія на зарплаті відділу за рік, грн./рік	Економія на внеску на загальнообов'язкове соціальне страхування за рік, грн./рік	Разом економія, грн./рік
Відділ матеріально- технічного забезпечення	1	4500	54000	19872	73872
Бухгалтерія	2	6000	144000	52992	196992
Разом	3		198000	72864	270864

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Реалізація проекту передбачається з 2018 року. Протягом інших років реалізації проекту величина заробітної плати та відрахувань на загальнообов'язкове соціальне страхування за усталеною на підприємстві практикою буде зростати на 5 %.

Крім того до додаткових ефектів реалізації проекту, фінансові параметри яких важко визначити можна віднести:

- підвищення оперативності та якості інформації для прийняття ефективних управлінських рішень;
- зниження рівнів коефіцієнтів зносу основних засобів та нематеріальних активів компанії;
- позитивний психологічний ефект застосування прогресивної технології організації управлінської праці на персонал товариства.

Важливою статтею витрат та параметром грошового потоку проекту є амортизаційні відрахування за основними засобами та нематеріальними активами проекту. Розрахунок таких сум здійснимо відповідно до вимог Податкового кодексу за умови нарахування амортизації за прямолінійним методом та виходячи з мінімальних термінів (крім програмного забезпечення,

для якого, зважаючи на його вартість та строк експлуатації, доцільно встановити термін амортизації у 5 років) та подамо у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

**Розрахунок амортизаційних відрахувань за проектом впровадження
автоматизованої СУР ТОВ «Укртрансінвест» ***

Об'єкт	Вартість об'єкта, тис.грн.	Група основних засобів за Податковим кодексом	Мінімальний термін експлуатації за Податковим кодексом, р.	Річна величина амортизаційних відрахувань (вартість об'єкта / термін експлуатації), тис.грн.
1. Сервер	15	4*	2	7,5
2. Комп'ютерні меблі	2	6	4	0,5
3. Пристрій безперебійного живлення	1,5	4*	2	0,75
4. Програмне забезпечення СУР	350	4*	2 (Буде прийнято 5)	70

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

До складу поточних витрат по експлуатації СУР ТОВ «Укртрансінвест» належатимуть:

- доплата існуючому працівнику ІТ-відділу за адміністрування СУР та пов'язана з цим додаткова сума внеску на загальнообов'язкове соціальне страхування;
- амортизаційні відрахування за основними засобами проекту;
- плата за оновлення нормативної бази СУР компанії-розробнику;
- адміністративні витрати.

Отже, проект автоматизації складської системи ТОВ «Укртрансінвест» передбачає закупівлю та впровадження програмного забезпечення, яке дозволить налагодити документообіг, автоматизувати процеси планування потреби, закупівель та складського обліку товарів; ведення управлінського, податкового і бухгалтерського обліку, управління персоналом, розрахунку заробітної плати. На перший рік реалізації проекту витрати повинні скласти 104,12 тис. грн., у наступні 4 роки потрібно витратити 417,94 тис. грн. Оцінимо

ефективність пропонованого інноваційного проекту для діяльності підприємства.

У табл. 3.3 подаємо розрахунок обсягу поточних витрат на функціонування СУР.

Таблиця 3.3

**Аналіз динаміки обсягу поточних витрат по експлуатації СУР ТОВ
«Укртрансagentur», тис.грн.***

Показник	Значення за:				
	2013	2014	2015	2016	2017
1. Додаткова оплата праці	1	1,05	1,10	1,16	1,22
2. Додаткова сума внеску на загальнообов'язкове соціальне страхування	0,37	0,39	0,41	0,43	0,45
3. Амортизація основних засобів проекту	78,75	78,75	70,5	70,5	70
4. Плата за оновлення нормативної бази СУР компанії-розробнику.	12	14	15	16	17
5. Адміністративні витрати	12	15	15	15	15
Сукупні поточні витрати на функціонування СУР	104,12	109,19	102,01	103,08	103,66

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

В інвестиційній діяльності економічну ефективність визначають шляхом порівняння вигод, одержаних у процесі експлуатації об'єктів інвестування і сукупних затрат на здійснення інвестицій. Вигоди від реалізації інвестиційного проекту акумулюються у показнику грошового потоку від проекту. Грошовий потік від реалізації проекту, своєю чергою, складається з чистого прибутку від реалізації проекту (у нашому випадку приріст чистого прибутку в результаті економії) та амортизаційних відрахувань по необоротних активах проекту.

У табл. 3.4 здійсимо розрахунок обсягів чистого прибутку від експлуатації СУР.

**Динаміка обсягу чистого прибутку від реалізації проекту
впровадження СУР на складі ТОВ «Укртрансінвест», тис.грн.***

Показник	Значення за:				
	2013	2014	2015	2016	2017
1. Економія на зарплаті та єдиному внеску на загальнообов'язкове соціальне страхування по вивільненим працівникам	270,86	284,40	298,62	313,55	329,23
2. Економія за рахунок оптимізації обсягів закупівлі матеріальних цінностей, елімінації псування та спроб їх розкрадання	1	1,2	1,5	1,7	2
3. Сукупні поточні витрати на функціонування СУР (з табл. 3.3)	104,12	109,19	102,01	103,08	103,66
4. Прибуток до оподаткування (р.1 + р.2 – р.3)	167,74	176,42	198,11	212,17	227,57
5. Податок на прибуток	31,87	28,23	31,70	33,95	36,41
6. Чистий прибуток (р.4 – р.5)	135,87	148,19	166,42	178,22	191,16

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

У практиці інвестиційного аналізу доцільність капіталовкладень визначається такими показниками, як чиста теперішня вартість, індекс доходності, термін окупності та внутрішня ставка доходності інвестицій. У табл. 3.5 здійснимо розрахунок показника чистої теперішньої вартості проекту (NPV – net present value) - інтегрального індикатора ефективності інвестицій, що визначається за формулою (3.1):

$$NPV = \sum_{i=1}^n (CF_i - I_i) * \alpha_i, \quad (3.1)$$

, де CF_i - грошовий потік на i -ту дату оцінки; I_i - інвестиційні витрати проекту на i -у дату; α_i - коефіцієнт дисконтування для i -тої дати.

Де коефіцієнт дисконтування обчислюється, за формулою (3.2):

$$\alpha_i = \frac{1}{(1+R)^{i-1}}, \quad (3.2)$$

,де R_i - ставка дисконту виражена десятковим дробом; i - порядковий номер дати аналізу параметрів проекту.

У табл. 3.5 здійснимо розрахунок NPV проекту Для розрахунків оберемо основну ставку на рівні 20% річних.

Таблиця 3.5

**Розрахунок NPV проекту впровадження СУР ТОВ «Укртрансінвест» за
дисконтної ставки 20 %***

Параметр	Значення параметру на розрахункову дату						Разом
	початок 1-го р.	кінець 1- го р.	кінець 2-го р.	кінець 3-го р.	кінець 4-го р.	кінець 5- го р.	
1. Обсяг чистого прибутку, тис. грн.	0	135,87	148,19	166,42	178,22	191,16	
2. Обсяг амортизаційних відрахувань, тис. грн.	0	78,75	78,75	70,5	70,5	70	
3. Обсяг грошового потоку, CF (р.1 + р.2), тис. грн.	0	214,62	226,94	236,92	248,72	261,16	
4. Обсяг інвестицій, I, тис. грн.	378,5						
5. Коефіцієнт дисконтування за ставки 20 %, α_i	1,000	0,833	0,694	0,579	0,482	0,402	
6. Дисконтовані грошові потоки, $CF \cdot \alpha_i$ тис. грн.	0,000	178,851	157,597	137,104	119,948	104,954	698,45
7. Дисконтовані інвестиції, $I \cdot \alpha_i$ тис. грн.	378,5	0	0	0	0	0	378,5
8. Чиста приведена вартість проекту, NPV, тис. грн.	-378,500	-199,649	-42,052	95,053	215,000	319,954	

Джерело: розраховано автором на основі даних підприємства

Отже, чиста теперішня вартість проекту впровадження СУР ТОВ «Укртрансінвест» становить: $NPV = 698,45 - 378,5 = 319,95 \text{ тис. грн}$. При основній ставці дисконту у 20 % отримали значення $NPV > 0$, що свідчить про економічну доцільність реалізації проекту.

Для ілюстрації результатів розрахунків побудуємо рис. 3.2.

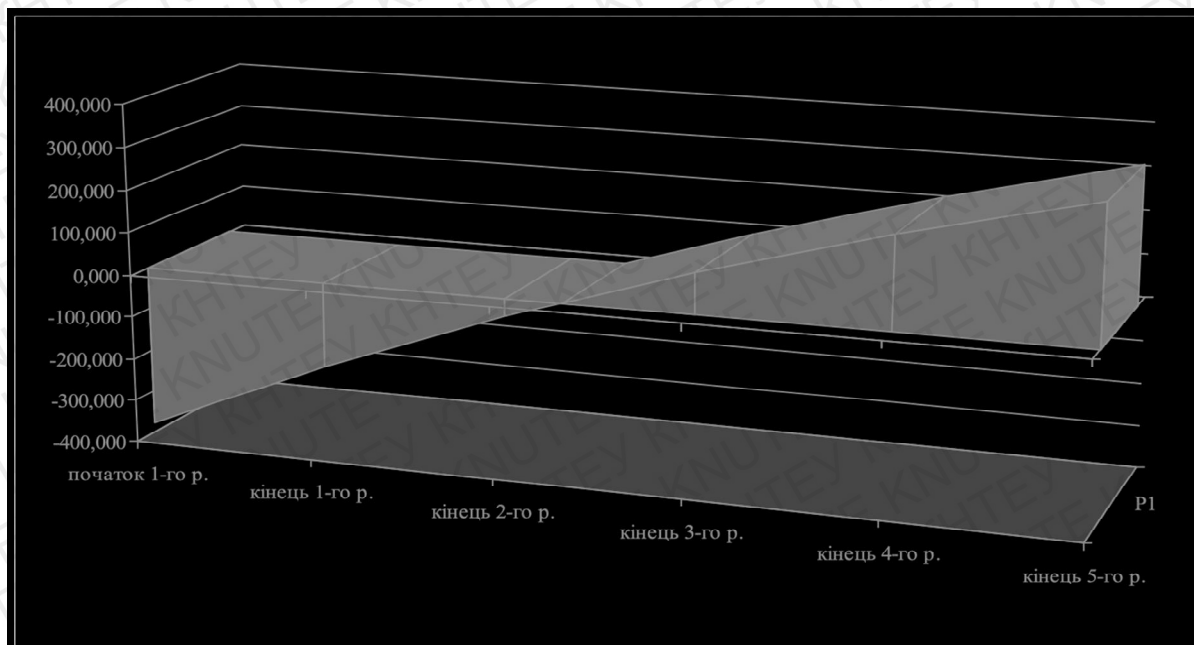


Рис. 3.2. Динаміка кумулятивного NPV проекту впровадження СУР ТОВ «Укртрансент» по роках за ставки дисконту у 20%, тис.грн.*

Джерело: розраховано автором на основі даних підприємства

На основі наведеної таблиці обчислимо інші індикатори ефективності проекту за формулами (3.3 та 3.4):

✓ індекс доходності інвестицій:

$$PI = \frac{\sum_{i=1}^n CF_i * \alpha_{di}}{\sum_{i=1}^n I_i * \alpha_{di}} = \frac{698,45}{378,5} = 1,845', \quad (3.3)$$

що більше 1 і означає, що реалізація проекту економічно доцільна;

✓ термін окупності:

$$PBP = \frac{\sum_{i=1}^n I_i * \alpha_i}{\sum_{i=1}^m CF_i * \alpha_i} = \frac{378,5}{698,45} \approx 2,7 \text{ роки}, \quad (3.4)$$

що менше 5 років і означає, що реалізація проекту економічно доцільна.

Важливим індикатором ефективності інвестиційного проекту є показник внутрішньої норми доходності (IRR – internal revenue rate). Внутрішня норма доходності (IRR) - це така ставка дисконту R, за якої дисконтована вартість грошових потоків за проектом дорівнює дисконтованій вартості інвестиційних витрат. По суті, значення IRR є фактичною нормою прибутковості проекту. Проект вважається економічно вигідним, якщо IRR перевищує мінімальний

рівень доходності (ставку дисконту), установлений для цього проекту. Для того, щоб розрахувати рівень IRR необхідно мати додатне і від'ємне значення NPV, а також відповідні ставки дисконту. Тоді внутрішня норма доходності обчислюється за формулою (3.5):

$$IRR = R_M + \frac{NPV_{MR}}{NPV_{MR} + |NPV_{BR}|} * (R_B - R_M), \quad (3.5)$$

де R_M , R_B - відповідно менша та більша за значенням ставка дисконту;

NPV_{MR} , NPV_{BR} - відповідно значення NPV при меншій та більшій дисконтній ставці.

Так як за дисконтної ставки у 20% ми отримали позитивне значення NPV (319,95 тис.грн.), то для знаходження внутрішньої норми доходності (IRR) проекту, також слід мати таке значення дисконту R, за якого чиста теперішня вартість проекту буде менша 0 ($NPV < 0$). Для цього збільшимо дисконтну ставку, наприклад до 60 % і знову обчислимо NPV у табл. 3.7.

Звідси чиста теперішня вартість проекту впровадження СУР ТОВ «Укртрансгент» за дисконтної ставки у 60 % становить: $NPV_{R=60\%} = 343,49 - 378,5 = -35,01 \text{ тис.грн.}$ Тобто знайшли таку ставку дисконту, за якою отримали негативне значення NPV. Далі обчислимо значення IRR за формулою (3.6):

$$IRR = 20 + \frac{319,95}{319,95 + |-35,01|} * (60 - 20) \approx 56,05\%, \quad (3.6)$$

Отже, фактична доходність проекту впровадження СУР ТОВ «Укртрансгент» становить 56,05%, що перевищує основну ставку дисконту у 20%, що, своєю чергою, свідчить про економічну доцільність реалізації проекту. З наведених розрахунків випливає, що усі обчислені показники ефективності свідчать про економічну доцільність реалізації запропонованого проекту.

Розвиток збутових мереж є важливим чинником оптимізації логістичної діяльності ТОВ «Укртрансгент». Розвиваючи збутову систему в напрямку оптимізації маршрутів постачання своєю продукції кожне окреме підприємство має змогу створювати якісні передумови у підвищенні ефективності матеріальних потоків. Тому розглянемо модель оптимізації системи збуту на

прикладі ТОВ «Укртрансент» (див. табл. 3.6).

Таблиця 3.6

**Розрахунок NPV проекту впровадження СУР ТОВ «Укртрансент» за
дисконтної ставки 60 %**

Параметр	Значення параметру на розрахункову дату						
	початок 1-го р.	кінець 1-го р.	кінець 2-го р.	кінець 3-го р.	кінець 4- го р.	кінець 5- го р.	Разом
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Обсяг грошового потоку, CF (р.1 + р.2), тис. грн.	0	214,62	226,94	236,92	248,72	261,16	
2. Обсяг інвестиційних вкладень, I, тис. грн.	378,5						
3. Коефіцієнт дисконтування за ставки дисконту у 60 %, α_i	1,000	0,625	0,391	0,244	0,153	0,095	
4. Дисконтовані грошові потоки, CF* α_i тис. грн.	0,000	134,138	88,648	57,841	37,952	24,906	343,49
5. Дисконтовані інвестиції, I* α_i тис. грн.	378,5	0	0	0	0	0	378,5
6. Чиста приведена вартість проекту, кумулятивно, NPV, тис. грн.	-378,500	-244,362	-155,713	-97,872	-59,920	-35,01	

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Вдосконалення системи розподілу товарів припускає скорочення кількості посередників, концентрацію максимальних товарних запасів на великих складах, впровадження комплексних схем механізації і автоматизації складських і вантажно-розвантажувальних робіт, оснований на наскрізному транспортуванні вантажів в тарі-обладнанні і на піддонах.

З вихідного пункту, в якому розташовується розподільчий склад ТОВ «Укртрансент», необхідно доставити вантажі 12 одержувачам. Координати вихідного пункту: $x_0 = 10$, $y_0 = 15$. Грузомісткість транспортного засобу 1500 шт. Координати і обсяг попиту одержувачів представлені в табл. 3.7.

Таблиця 3.7

i	x_i	y_i	q_i	i	x_i	y_i	q_i
1	17	15	450	7	4	14	250
2	6	15	400	8	17	2	200
3	13	3	400	9	12	22	450
4	9	20	200	10	6	12	300
5	19	7	150	11	19	17	475
6	8	8	450	12	12	8	550

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

В даній таблиці x_i , y_i - координати i -го одержувача, q_i - обсяг попиту i -го одержувача, шт.

Потрібно побудувати оптимальну схему розвезення вантажів одержувачам, при якій сумарний пробіг автотранспорту буде мінімальним.

Розглянемо метод Кларка-Райта для вирішення задачі оптимізації доставки товару клієнтам ТОВ «Укртрансінвест». Місцезнаходження складу і 12 одержувачів, а також обсяг поставок кожному клієнту наведені на рис. 3.4. На цьому рисунку вказана вихідна схема розвезення товару.

Згідно вихідної схемою, для доставки вантажу кожному окремому одержувачу організується окремий маршрут. Наприклад, водій завантажує в кузов партію 450 шт. і везе її в пункт 1, там розвантажується, потім повертається на базу, бере другу партію 400 шт. і везе її в пункт 2 і т.д.

Таким чином, вихідна схема розвезення включає в себе тільки радіальні маршрути руху автомобіля, причому кількість радіальних маршрутів співпадає з кількістю одержувачів. В даному випадку, схема розвезення складається з 12 радіальних маршрутів.

Суть методу Кларка-Райта полягає в тому, щоб, відштовхуючись від вихідної схеми розвезення, по кроках перейти до оптимальної схемою розвезення з кільцевими маршрутами. З цією метою вводиться таке поняття, як кілометровий виграш.

На рис. 3.3 відображені дві схеми розвезення. Схема розвезення А (ліворуч) забезпечує доставку вантажів в пункти 1 і 2 по радіальних маршрутах.

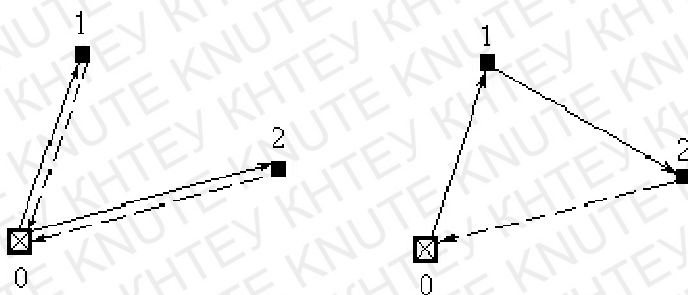


Рис. 3.3. Схеми розвозки вантажу

Джерело: розраховано автором на основі даних підприємства

Тепер повернемося до нашого прикладу. Розрахуємо відстані між пунктами 0, 1 і 3 за формулою (3.7):

$$d_{01} = \sqrt{(x_0 - x_1)^2 + (y_0 - y_1)^2} = \sqrt{(10 - 17)^2 + (15 - 15)^2} = 7,0 \text{ км}, \quad (3.7)$$

Аналогічно отримуємо, що $d_{03} = 12,37$ і $d_{13} = 12,65$.

Тоді для пунктів 1 і 3 отримуємо кілометровий виграш:

$$S_{13} = 7 + 12,37 - 12,65 = 6,72 \approx 6,7 \text{ км.}, \quad (3.8)$$

Отримані значення заносимо в наступну таблицю 3.8, де представлені відстані між пунктами d_{ij} (права верхня частина матриці) і кілометрові виграші s_{ij} (ліва нижня частина матриці):

Тепер, скористаємося алгоритмом Кларка-Райта. Розрахунку згідно з даним алгоритмом наведені в табл.3.8 і відповідних коментарях до неї

Таблиця 3.8

Матриця відстаней і кілометрових виграшів

		Матриця відстаней (d_{ij}), км											
Матриця кілометрових виграшів (s_{ij}), км	0	7,0	4,0	12,4	5,1	12,0	7,3	6,1	14,8	7,3	5,0	9,2	7,3
	0,0	1	11,0	12,6	9,4	8,2	11,4	13,0	13,0	8,6	11,4	2,8	8,6
	0,0	0,0	2	13,9	5,8	15,3	7,3	2,2	17,0	9,2	3,0	13,2	9,2
	0,0	6,7	2,5	3	17,5	7,2	7,1	14,2	4,1	19,0	11,4	15,2	5,1
	0,0	2,7	3,3	0,0	4	16,4	12,0	7,8	19,7	3,6	8,5	10,4	12,4
	0,0	10,8	0,8	17,2	0,7	5	11,0	16,6	5,4	16,6	13,9	10,0	7,1
	0,0	2,9	4,0	12,6	0,3	8,3	6	7,2	10,8	14,6	4,5	14,2	4,0
	0,0	0,0	7,8	4,2	3,4	1,6	6,2	7	17,7	11,3	2,8	15,3	10,0
	0,0	8,8	1,7	23,0	0,2	21,4	11,2	3,2	8	20,6	14,9	15,1	7,8
	0,0	5,7	2,1	0,6	8,8	2,8	0,0	2,0	1,4	9	11,7	8,6	14,0
	0,0	0,6	6,0	6,0	1,6	3,1	7,8	8,3	4,9	0,6	10	13,9	7,2
	0,0	13,4	0,1	6,4	3,9	11,3	2,3	0,0	8,9	7,9	0,3	11	11,4
	0,0	5,7	2,1	14,6	0,0	12,3	10,6	3,4	14,2	0,6	5,1	5,1	12

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Крок 1. На матриці кілометрових виграшів знаходимо осередок (i^*, j^*) з максимальним кілометровим виграшем $S_{\max}$ розрахуємо за формулою (3.9):

$$S_{\max} = \max_{i,j} s(i, j) = s(i^*, j^*), \quad (3.9)$$

При цьому повинні дотримуватися наступні три умови:

- 1) пункти i^* і j^* не входять до складу одного і того ж маршруту;
- 2) пункти i^* і j^* є початковим і / або кінцевим пунктом тих маршрутів, до складу яких вони входять;
- 3) осередок (i^*, j^*) чи не заблокована (тобто розглядалася на попередніх кроках алгоритму).

Якщо вдалося знайти таку осередок, який задовольняє трьом зазначеним умовам, то перехід до кроку 2. Якщо не вдалося, то перехід до кроку 6.

Крок 2. Маршрут, до складу якого входить пункт i^* , позначимо як маршрут 1. Відповідно, маршрут, до складу якого входить пункт j^* , позначимо як маршрут 2. Введемо такі умовні позначення:

$N = \{1, 2, \dots, n\}$ - безліч одержувачів; N_1 ($N_1 \subset N$) - підмножина пунктів, які входять до складу маршруту 1; N_2 ($N_2 \subset N$) - підмножина пунктів, що входять до складу маршрута 2.

Очевидно, що $i^* \in N_1$, $j^* \in N_2$ и $N_1 \cap N_2 = \emptyset$ (згідно кроку 1, умова 1).

Розрахуємо сумарний обсяг поставок за маршрутами 1 і 2 за формулою (3.10):

$$q_1 = \sum_{k \in N_1} q_k \quad \text{та} \quad q_2 = \sum_{k \in N_2} q_k, \quad (3.10)$$

де q_k - обсяг попиту k -го пункту, шт (див табл. 3).

Крок 3. Перевіримо на виконання такої умови:

$$q_1 + q_2 \leq c$$

де c - вантажомісткість автомобіля, шт.

Якщо умова виконується, то перехід до кроку 4, якщо ні - до кроку 5.

Крок 4. Виробляємо об'єднання маршрутів 1 і 2 в один загальний кільцевий маршрут X . Будемо вважати, що пункт i^* є кінцевим пунктом маршруту 1, а пункт j^* - початковим пунктом маршруту 2. При об'єднанні маршрутів 1 і 2

дотримуємося наступні умови:

- послідовність розташування пунктів на маршруті 1 від початку і до пункту i^* не змінюється;
- пункт i^* зв'язується з пунктом j^* ;
- послідовність розташування пунктів на маршруті 2 від пункту j^* і до кінця не змінюється.

Крок 5. Повторюємо кроки 1-4 доти, поки при черговому повторенні не вдасться знайти $S_{\max}$, який задовольняє трьом умовам з кроку 1.

Крок 6. Розраховуємо сумарний пробіг автотранспорту.

Хід послідовного вирішення задачі представлений в табл. 3.9.

Таблиця 3.9

Розв'язок методом Кларка-Райта

№ п/п	Крок 1						Крок 2		Крок 3	Крок 4	
	i^*	j^*	$S_{\max}$	Умови			q_1	q_2	$q_1+q_2 \leq c?$	№ маршруту	Маршрут
				1	2	3					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	8	3	23,0	+	+	+	200	400	+	1	0-3-8-0
2	8	5	21,4	+	+	+	600	150	+	1	0-3-8-5-0
3	5	3	17,2	-	+	+	-	-	-	-	-
4	12	3	14,6	+	+	+	550	750	+	1	0-12-3-8-5-0
5	12	8	14,2	-	-	+	-	-	-	-	-
6	11	1	13,4	+	+	+	475	450	+	2	0-1-11-0
7	6	3	12,6	+	-	+	-	-	-	-	-
8	12	5	12,3	-	+	+	-	-	-	-	-
9	11	5	11,3	+	+	+	925	1300	-	-	-
10	8	6	11,2	+	-	+	-	-	-	-	-
11	5	1	10,8	+	+	+	1300	925	-	-	-
12	12	6	10,6	+	+	+	1300	450	-	-	-
13	11	8	8,9	+	-	+	-	-	-	-	-
14	9	4	8,8	+	+	+	450	200	+	3	0-9-4-0
15	8	1	8,8	+	-	+	-	-	-	-	-
16	6	5	8,3	+	+	+	450	1300	-	-	-
17	10	7	8,3	+	+	+	300	250	+	4	0-7-10-0
18	11	9	7,9	+	+	+	925	650	-	-	-
19	7	2	7,9	+	+	+	550	400	+	4	0-2-7-10-0
20	10	6	7,8	+	+	+	950	450	+	4	0-2-7-10-6-0

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Інтерпретувати результати можна наступним чином:

Ітерація 1. Об'єднуємо два радіальні маршрути: 0-8-0 (обсяг доставки 200

шт.) і 0-3-0 (обсяг доставки 400 шт.) в загальний кільцевий маршрут (під № 1) 0-8-3-0 (обсяг доставки 600 шт.). При цьому сумарний пробіг автотранспорту скорочується на 23,0 км.

Ітерація 2. До кільцевого маршруту № 1 – 0-8-3-0 (600 шт.) приєднуємо радіальний маршрут 0-5-0 (150 шт.). При цьому пункт 5 приєднуємо до пункту 8, внаслідок чого одержуємо нову структуру кільцевого маршруту 0-5-8-3-0 (750 шт.). Сумарний пробіг автотранспорту скорочується ще на 21,4 км.

Відзначимо важливість дотримання послідовності пунктів в кільцевому маршруті: саме 0-5-8-3-0, а не 0-5-3-8-0 або 0-8-3-5-0. Якщо $i^* = 5$ і $j^* = 8$, то після об'єднання вони повинні стояти на маршруті один за одним.

Ітерація 3. Об'єднання пунктів 3 і 5 забезпечило б виграв в 17,2 км. Але це об'єднання неможливе, оскільки обидва пункти вже входять до складу кільцевого маршруту №1 – 0-5-8-3-0, а об'єднувати можна пункти тільки з різних маршрутів. Таким чином, констатуємо порушення умови 1 і переходимо до наступної ітерації.

Ітерація 4. До кільцевого маршруту № 1 – 0-5-8-3-0 (750 шт.) приєднуємо радіальний маршрут 0-12-0 (150 шт.). При цьому пункт 12 приєднуємо до пункту 3, внаслідок чого одержуємо нову структуру кільцевого маршруту 0-5-8-3-12-0 (1300 шт.). Сумарний пробіг автотранспорту скорочується на 14,6 км.

Ітерація 5. Пункти 12 і 8 не об'єднуємо, оскільки вони вже входять до складу кільцевого маршруту 1 (порушується умова 1).

Ітерація 6. Об'єднуємо два радіальні маршрути: 0-11-0 (475 шт.) і 0-1-0 (450 шт.) в загальний кільцевий маршрут (під № 2) 0-11-1-0 (925 шт.). При цьому сумарний пробіг автотранспорту скорочується на 13,4 км.

Ітерація 7. Пункти 3 і 6 не можна об'єднати унаслідок порушення умови 2. Пункт 3 входить до складу кільцевого маршруту 1, і в цьому маршруті він займає «проміжне» положення, тобто він пов'язаний з пунктами 8 і 12: 0-5-8-3-12-0. Радіальний маршрут 0-6-0 можна б було приєднати до кільцевого маршруту 1 з боку його «крайніх» пунктів – 5 або 12, але до «проміжних» пунктів 3 і 8 його приєднати не можна.

Ітерації з 8 по 20 повторюють ту ж логіку міркувань, що і в попередніх 7

ітераціях. Відзначимо тільки, що на ітераціях 9, 11, 12, 16 і 18 об'єднання не проводиться тільки внаслідок порушення умови.

Ітерації з 21 по 60 вже не мають сенсу, оскільки їх виконання вже не спричинить за собою зміну плану доставки продукції.

Сумарний кілометровий виграш становить 105,3 км, а загальний пробіг автотранспорту 89,7 км.

Графічно оптимальна схема розвезення представлена на рис. 3.7.

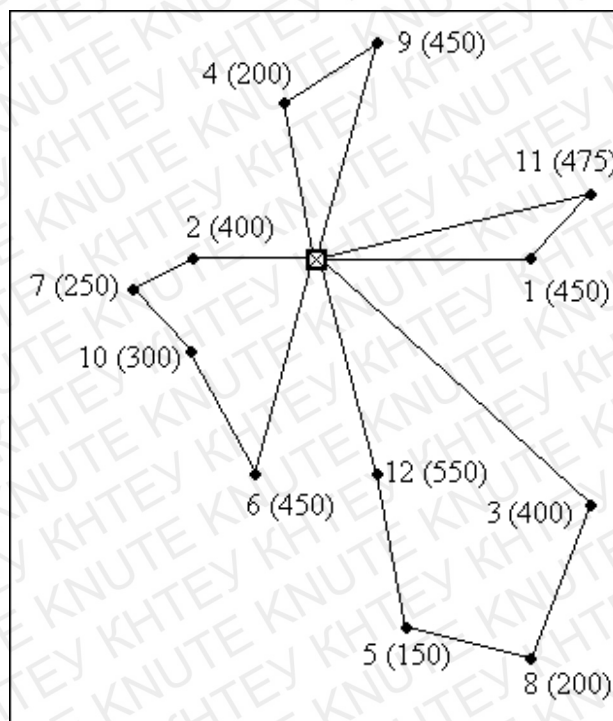


Рис. 3.7. Оптимальна схема доставки товару

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Як видно, оптимальна схема розвезення включає в себе чотири кільцевих маршрути (замість первинних 12 радіальних маршрутів). Сумарний пробіг автотранспорту можна також визначити за формулою (3.11):

$$L = \sum_{i=1}^r L_i, \quad (3.11)$$

де L_i - протяжність i -го маршруту, км;

r - кількість маршрутів.

Розглянемо, наприклад, кільцевий маршрут 0-3-8-5-12-0. Протяжність маршруту визначається за формулою (3.12):

$$L_1 = d_{0,12} + d_{12,3} + d_{3,8} + d_{8,5} + d_{5,0} = 7,3 + 5,1 + 4,1 + 5,4 + 12,0 = 33,9 \text{ км. (3.12)}$$

Аналогічно розраховуємо протяжність інших маршрутів. Результати розрахунків зведені в табл. 3.10.

Таблиця 3.10

Результат розв'язку задачі оптимізації доставки товару

№ п/п	Маршрут	Обсяг поставки, шт	Пробіг, км
1	0-12-3-8-5-0	1300	33,9
2	0-1-11-0	925	19,0
3	0-9-4-0	650	16,0
4	0-2-7-10-6-0	1400	20,8
Всього		4275	89,7

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Таким чином, в результаті оптимізації постачання продукції в розподільчій мережі методом Кларка-Райта встановлено, що у ТОВ «Укртрансгент» існуватиме можливість постачати продукцію по 4 кільцевих маршрутах замість 12 радіальних, при цьому відстань перевезень повинна скласти 89,7 км, замість 156 км, а обсяг постачання продукції становитиме 4275 одиниць продукції.

Досліджуваному підприємству можна запропонувати інноваційний проект по вдосконаленню управління складськими приміщеннями ТОВ «Укртрансгент». Автоматизація складської діяльності підприємства за допомогою СУР (ERP) є тим інструментом, використання якого допомагає задовольнити всім вимогам і міжнародним правилам ведення бізнесу в цілому.

До стандартних функцій впровадження запланованої СУР на інноваційній основі можна віднести: оптимізація внутрішньої складської логістики; автоматизація процесів планування потреби та складського обліку товарів і матеріально-технічних ресурсів; ведення управлінського, податкового і бухгалтерського обліку (єдине введення даних); управління персоналом, розрахунок заробітної плати; отримання об'єктивної, своєчасної інформації, що відповідає фактичним результатам діяльності ТОВ «Укртрансгент».

Фактична доходність проекту автоматизації управління збутом у ТОВ «Укртрансгент» становить 56,05%, що перевищує основну ставку дисконту у

20%, що, своєю чергою, свідчить про економічну доцільність реалізації проекту. Чиста теперішня вартість проекту становить 319,95 тис. грн., індекс доходності інвестицій становить 1,845, що більше 1 і означає, що реалізація проекту економічно доцільна; термін окупності – 2,7 роки, що менше 5 років і означає, що реалізація проекту економічно доцільна.

Таким чином для ТОВ «Укртрансгаз» будуть створені можливості для розширення своєї діяльності та присутності на ринку. Для розрахунку оптимального місця розташування регіонального складського центру пропонуємо вважати постачальниками та споживачами центральні регіони. На основі проведених розрахунків встановлено, що оптимальним місцем розташування регіонального збутового центру з використанням міжнародних маршрутів є Київ.

3.3. Обґрунтування ефективності запропонованих заходів

В результаті оптимізації постачання продукції в розподільчій мережі методом Кларка-Райта встановлено, що у ТОВ «Укртрансгаз» існуватиме можливість постачати продукцію по 4 кільцевих маршрутах замість 12 радіальних, при цьому відстань перевезень повинна скласти 89,7 км, замість 156 км, а обсяг постачання продукції становитиме 4275 одиниць продукції.

Оптимальне формування збутової діяльності ТОВ «Укртрансгаз» неможливе без формування та розвитку логістичної інфраструктури. Досить важливо для досліджуваного підприємства використовувати міжнародні маршрути для постачання своєї продукції, тому оптимізація процесів постачання буде розглядатись у Київському регіоні.

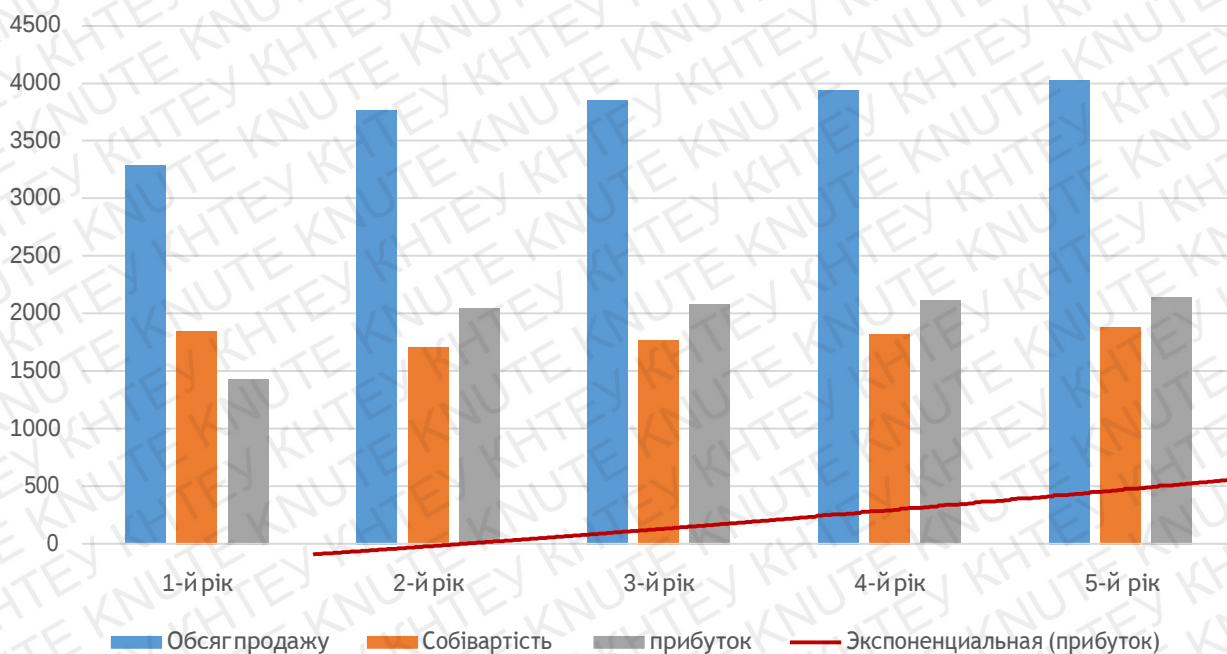
Прогнозні обсяги реалізації в результаті реалізації проекту оптимізації системи постачання ТОВ «Укртрансгаз» показано у табл. 3.11.

**Прогнозні обсяги діяльності проекту з оптимізації системи постачання
ТОВ «Укртрансгаз» , тис. грн.**

Період	Оптимістичний сценарій				Песимістичний сценарій			
	Обсяг продажу	ПДВ	Собівартість	Чистий дохід	Обсяг продажу	ПДВ	Собівартість	Чистий дохід
2013 рік	3288	1856,1	1431,9	1231,9	2432,5	238,7	883,4	310,3
2014 рік	3771,3	1714,2	2057,1	1557,1	2504,2	250,7	927,6	325,9
2015 рік	3854,9	1769,9	2085	1585	2579,4	263,2	973,9	342,2
2016 рік	3942,6	1828,4	2114,2	1614,2	2658,3	276,4	1022,6	359,3
2017 рік	4034,7	1889,8	2144,9	1644,9	2741,3	290,2	1073,8	377,3

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Динаміка прибутку від реалізації ТОВ «Укртрансгаз» за проектом 2 показана на рис. 3.9.



**Рис. 3.9. Прогнозні обсяги прибутку від реалізації при оптимізації
системи постачання ТОВ «Укртрансгаз»**

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Аналіз дає змогу зробити висновок про те, що для ТОВ «Укртрансінвест» в рамках удосконалення системи збуту підприємства більш доцільним є проект оптимізації системи постачання.

Чистий прибуток має високі показники проекту як за оптимістичним, так і за песимістичним сценарієм. Період окупності проекту за оптимістичним сценарієм є більш коротким, а за песимістичним сценарієм альтернативний проект може не окупитися. Чистий приведений дохід згідно проекту оптимізації системи постачання є вищим за показники альтернативного проекту.

Аналіз ефективності запропонованого проекту в збутовій системі ТОВ «Укртрансінвест» (табл. 3.12).

Таблиця 3.12

Оцінка ефективності проекту з оптимізації системи постачання

Показник	роки					
	0	2013	2014	2015	2016	2017
Інвестиції	-200					
Чисті грошові надходження оптимістичний сценарій		52,44	61,06	70,11	79,62	89,60
Чисті грошові надходження песимістичний сценарій		35,19	42,95	51,10	59,65	59,65
Кумулятивний чистий грошовий потік песимістичний сценарій	-200	-147,6	-86,5	-16,4	63,2	152,8
Кумулятивний чистий грошовий потік оптимістичний сценарій	-200	-164,81	-121,86	-70,76	-11,10	48,55
Період окупності проекту за оптимістичним сценарієм, років	1,23					
Період окупності проекту за песимістичним сценарієм, років	3,18					
Фактор поточної вартості (10%)	1	0,9091	0,8264	0,7513	0,683	0,6211
Поточна вартість за оптимістичним сценарієм	-200	47,7	50,5	52,7	54,4	55,6
Поточна вартість за песимістичним сценарієм	-200	32,0	5,5	38,4	40,7	37,1
Чистий приведений дохід за оптимістичним сценарієм	-200	-152,3	-101,9	-49,2	5,2	60,8
Чистий приведений дохід за песимістичним сценарієм	-200	-168,0	-132,5	-94,1	-53,4	-16,3
Коефіцієнт доходності	0,30					

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

В результаті дослідження альтернативних проектів удосконалення збутової системи ТОВ «Укртрансінвест» обрано оптимізацію системи постачання як більш ефективну.

Висновки до розділу 3

Отже, підсумовуючи сказане, можна стверджувати, що удосконалення системи збуту досліджуваного підприємства буде забезпечене за рахунок оптимізації системи постачання ТОВ «Укртрансент».

Досліджуваному підприємству можна запропонувати інноваційний проект по вдосконаленню управління складськими приміщеннями ТОВ «Укртрансент». Автоматизація збутової діяльності підприємства за допомогою СУР (ERP) є тим інструментом, використання якого допомагає задовольнити всім вимогам і міжнародним правилам ведення бізнесу в цілому.

До стандартних функцій впровадження запланованої СУР на інноваційній основі можна віднести: оптимізація внутрішньої складської логістики та складського обліку товарів і матеріально-технічних ресурсів; ведення управлінського, податкового і бухгалтерського обліку (єдине введення даних); управління персоналом, розрахунок заробітної плати; отримання об'єктивної, своєчасної інформації, що відповідає фактичним результатам діяльності ТОВ «Укртрансент» (складання різноманітних аналітичних звітів).

Фактична доходність проекту автоматизації управління у ТОВ «Укртрансент» становить 56,05%, що перевищує основну ставку дисконту у 20%, що, своєю чергою, свідчить про економічну доцільність реалізації проекту. Чиста теперішня вартість проекту становить 319,95 тис. грн., індекс доходності інвестицій становить 1,845, що більше 1 і означає, що реалізація проекту економічно доцільна; термін окупності – 2,7 роки, що менше 5 років і означає, що реалізація проекту економічно доцільна.

Таким чином для ТОВ «Укртрансент» будуть створені можливості для розширення своєї діяльності та присутності на ринку. Для розрахунку оптимального місця розташування регіонального складського центру пропонуємо вважати постачальниками центральні регіони. На основі проведених розрахунків встановлено, що оптимальним місцем розташування регіонального складського центру з використанням міжнародних маршрутів є Київ.

ВИСНОВКИ

За результатами дослідження, отриманими в ході даної дипломної роботи, можна зробити наступні висновки:

1. Дослідження сутності та значення логістичної діяльності та її ролі у міжнародному бізнесі показали розмаїття існуючих підходів до визначення даного поняття, що вимагало його уточнення з метою поєднання у ньому складових логістичної діяльності та її визначних особливостей. Аналіз питання «транспортної логістики» свідчить про існування різних точок зору серед науковців щодо сутності самого поняття. Термін «транспортна логістика» тлумачиться як:

- функціональна сфера логістики, що оптимізує логістичні операції на шляху матеріального потоку від постачальника до кінцевого споживача, що здійснюється з застосуванням транспортних засобів система з організації доставки вантажів автотранспортом, з однієї точки в іншу з оптимальним маршрутом, що дозволяє максимально скоротити терміни і фінансові витрати по доставці;

- галузь діяльності з управління транспортуванням вантажів, тобто зміною місця розташування матеріальних цінностей з використанням транспортних засобів;

- ціла наука, пов'язана з пошуком можливостей підвищення ефективності переміщення матеріальних потоків, метою якої є забезпечення якісного транспортування;

- комплексний підхід до розвитку всіх логістичних елементів, включаючи транспорт, на базі котрого відбувається формування інноваційних транспортних систем збору й розподілу матеріальних продуктів.

2. Аналіз літературних джерел дозволив узагальнити функції транспортної логістики та їх застосування на практиці:

- системоутворююча функція проявляється при забезпеченні процесу управління ресурсами; утворенні системи управління товарорухом (формування господарських зв'язків); організації пересування продукції через склади;

формуванні й регулюванні запасів продукції; розвитку і організації логістичних центрів;

- інтегруюча – під час забезпечення синхронізації процесів збуту; зберігання та доставка продукції з орієнтацією їх на ринок засобів виробництва і надання посередницьких послуг споживачам; забезпечення узгодження інтересів логістичних посередників у логістичній системі й функціонування матеріальних потоків на всіх етапах відтворення кінцевої продукції; поєднання процесів «постачання – виробництво – переробка – збут» в одному логістичному ланцюзі;

- регулююча – управління матеріальними потоками спрямоване на економію всіх видів ресурсів; скорочення витрат живої й упередженої праці на стику різних організаційно-економічних рівнів і галузей;

- результуюча функція спрямована на постачання певної продукції в необхідній кількості, заданої якості, в обумовлений час і місце, з мінімальними витратами;

- відтворююча – постійний обмін товарами у вигляді безперервних матеріальних потоків, які забезпечуються транспортом.

3. Дослідження особливостей управління логістичної діяльності підприємства - суб'єкта міжнародного бізнесу виявили, що система логістики є ключовою ланкою маркетингу та фінішним комплексом усієї діяльності підприємства зі створення, виробництва та реалізації товару споживачу. Таким чином, підприємствам необхідно спрямовувати свої зусилля на раціоналізацію технології збуту

4. В ході систематизації методологічних підходів до оцінки ефективності логістичної діяльності підприємства - суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності було зроблено висновок, що визначення ефективності логістичної діяльності підприємств варто здійснювати на основі оцінки зовнішньої ефективності логістичної діяльності, внутрішньої ефективності діяльності та за допомогою певних груп показників, а саме показників частки ринку підприємств певної галузі і показників ефективності збутових витрат підприємств.

5. Необхідні термінові заходи для поліпшення логістичних послуг в Україні, оскільки галузь потерпає від низького використання виробничих потужностей, неадекватної інфраструктури та високих витрат. Основні кроки щодо збільшення участі приватного сектору, що необхідно для досягнення адекватного рівня інвестицій та ефективності, включають укладання договорів про надання деяких послуг, боротьбу з корупцією у портовому та автодорожньому секторах та пом'якшення регуляторних бар'єрів, які обмежують приватні залізничні та лінійні морські вантажоперевезення. Разом з тим, у деяких сферах регулювання має бути посилене. Наприклад, більш ефективні вимоги до ліцензування, реєстрації та сертифікації операторів, а також більше ресурсів, спрямованих на перевірки, можуть підвищити професіоналізм та зменшити незаконну діяльність в автомобільному секторі. Зниження тарифів на імпорт та плати за реєстрацію нових вантажних автомобілів прискорить відновлення автопарку, а зниження залізничних тарифів та портових зборів може збільшити використання виробничих потужностей та поживати економічну діяльність.

Значними є потенційні вигоди від переміщення обсягу вантажних перевезень з одного виду транспорту на інший та від заохочення до збільшення мультимодальних перевезень. Зростання залежності від залізниці та внутрішніх водних шляхів для перевезення товарів дозволить зменшити рух транспорту, забруднення та проблеми технічного обслуговування на дорогах. Використання мультимодального транспорту може підвищити ефективність. Основні етапи включають удосконалення об'єктів (наприклад, сухих портів, терміналів та спеціалізованих перевалочних об'єктів), зміцнення зв'язків між послугами з перевезення контейнерів та автопричепів, а також доступність логістичних центрів та потужностей високоякісних складів.

6. Аналіз основних показників діяльності ТОВ «Укртрансінвест» вказав на ефективність функціонування підприємства на ринку. Карта стратегічних груп показала, що підприємство ТОВ «Укртрансінвест» знаходиться у другій групі конкурентів, що вказує на існування можливостей виходу компанії у групу більш сильних конкурентів. Проте на практиці цього буде досягти більш складно, оскільки лідери, що знаходяться у 1 групі конкурентів, зайняли досить міцне

положення на ринку і подолати їх тиск буде досить складно. ТОВ «Укртрансент» є суттєвим, а тому в маркетинговій діяльності потрібно дотримуватись захисних стратегічних дій, що дозволять підтримувати наявну кількість клієнтів із можливістю їх поступового нарощення. Для цього варто розвивати рекламну діяльність та диверсифікувати канали збуду своєї продукції, яка в даний час реалізовується на основі прямого продажу під час спілкування клієнтів та менеджерів підприємства.

Використання у ТОВ «Укртрансент» для аналізу матеріальних потоків таких механізмів, як ABC і XYZ-аналіз є конкурентною перевагою підприємства і забезпечує ефективне управління.

8. Результати дослідження особливостей логістичної діяльності ТОВ «Укртрансент» дозволили обґрунтувати нові можливості формування складської політики. Зокрема, у збутовій системі підприємства пропонується вдосконалити організаційну структуру відділу збуту, розвивати методи прямого продажу продукції та нарощувати свою присутність на ринку. Для розвитку логістичної системи потрібно продовжувати укладати нові договори в різних регіонах України, розвивати збутову мережу, працювати в цьому напрямку з основними споживачами продукції. Оптимальне формування збутової діяльності ТОВ «Укртрансент» неможливе без формування та розвитку логістичної інфраструктури. Досить важливо для досліджуваного підприємства використовувати міжнародні маршрути для постачання своєї продукції, тому оптимізація процесів постачання буде розглядатись у Київському регіоні.

9. В результаті розробки та впровадження комплексу заходів щодо оптимізації логістичної діяльності для ТОВ «Укртрансент» будуть створені можливості для розширення своєї діяльності та присутності на ринку, а також вдосконалення логістичних процесів. Для розрахунку оптимального місця розташування регіонального логістичного центру пропонуємо вважати постачальниками та споживачами центральні регіони. На основі проведених розрахунків встановлено, що оптимальним місцем розташування регіонального збутового центру з використанням міжнародних маршрутів є Київ.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверченко В.І. Інформаційні системи у виробництві та економіці: навчальний посібник / В.І. Аверченко, Ф.Ю.Лозбінев, А.А. Тищенко. - К .: ФЛІНТА, 2011. – 274 с.
2. Алесінская Т.В. Основи логістики. Загальні питання логістичного управління: навч. посіб. - З: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2005. - 121 с.
3. Алесінская Т.В. Основи логістики. Загальні питання логістичного управління: Нвч. посібник / Т.В. Алесінская - Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2009. - 121 с.
4. Аюпов Р.К. Аналіз ризиків і управління ризиками в логістиці / Р.К. Аюпов - Київ, 2011. - 70 с .;
5. Бауерсокс Дональд Дж. Логістика: інтегрована ланцюг поставок: моногр. / Бауерсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж - М .: ЗАТ «Олімп-Бізнес», 2011.-366 с.
6. Бедарева А.В., Кольга В.В. Педагогічне проектування як механізм формування професійної лінгвогуманітарної компетенції студентів у вузі // Періодичний науково-практичний журнал «соціогуманітарних вісник». - Запоріжжя діє до: 2013 - № 1 (10) - С.3-5.
7. Бродецький Г.Л. Управління ризиками в логістиці: Навч. посібник / Г.Л. Бродецький, Д.А. Гусев, Е.А. Елін - У .: «Академія», 2010. - 192 с.
8. Буч О.В. Аналіз передумов створення транспортно-логістичного кластера в Миколаївській області // Українське підприємництво. - 2014. - № 2 (248). - с. 140-144.
9. Вінніков В.В. Логістика на водному транспорті: навч. посіб. / В.В. Вінніков, Е.Д. Бикова .- Одеса .: Фенікс, 2014. - 222 с.Зінь Е.А. Основи зовнішньоекономічної діяльності / За редакцією д. е. н., професора Е.А. Зіня. – К.: Видавництво «Кондор». – 2009. – 154-156 с.
10. Гаджинский А.М. Логістика: навч. для студ. вищ. навч. закладів. - 13-те вид. перероб. і доп. - У.: Дашков і К, 2006. - 432 с

11. Григорак М. Методика оцінки використання потенціалу логістичної інфраструктури / М. Григорак, Л. Костиченко // Економічні науки. Серія “Економіка та менеджмент” : збірник наукових праць. – Луцьк : Луцький національний технічний університет, 2010. – № 7 (26). – С. 45–50.
12. Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність: монографія / М.Ю. Григорак. - К.: Сік Груп Україна, 2017. - 513 с.
13. Григор'єв М.Н., Долгов А.П., Уваров С.А. Логістика: навч. посіб. для студ. вузів. - К.: Гардарики, 2016. - 463 с.
14. Гусєв, С. А. Логістичне управління в діяльності компанії / А. Е. Добриднев, С. А. Гусєв // Економічні аспекти транспортно-логістичних регіональних технологій: збірник наукових праць. - Запоріжжя, 2008. - 53-55 с.
15. Гусєв, С. А. Модернізація системи управління потоками логістики / С. А. Гусєв, Ж. А. Золотушкіна // Модернізація українського суспільства: механізми реалізації: зб. науч. тр. / [Під ред. проф. Б.В. Чернишова]. - Львів: Львівський національний технічний університет, 2011. - С. 181-186.
16. Дроздова Г.М. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства: Навчальний посібник: вид. 2-ге, перероб. і доповн. / Г.М. Дроздова. – К.: ЦУЛ, 2004. - 247 с.
17. Економіка логістичних систем : монографія / М. Василевський, І. Білик, О. Дейнега, М. Довба, Є. Крикавський. – Л.: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2008. – 596 с.
18. Жемалдінова Н.Ф. Логістична система управління рухом товарів великого міста: на прикладі Харківського мегаполіса: дис. канд. екон. наук. -Х., 2003. - 185 с.
19. Зеваков А.М. Логістика матеріальних запасів і фінансових активів: навчально-методичний посібник / А.М.Зеваков. - Україна: Київ, 2005. - 195 с.
20. Інформаційні технології управління: навч. посібник для вузів / Г.А. Титоренко та ін.; під ред. проф. Г.А. Титоренко. - В.: ЮНІТИ-ДАНА, 2003. - 439 с.

21. Інформаційні технології управління: навч. посібник для вузів / Г.А. Титоренко та ін.; під ред. проф. Г.А. Титоренко. - В .: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. - 439 с.
22. Інформаційний портал про Логістиці. Режим доступу [http:// www.logistika.spb.ru/](http://www.logistika.spb.ru/)
23. Кацуба О.Б. Удосконалення управління процесом руху товару в організаціях споживчої кооперації з використанням інформаційних технологій: на прикладі кооперативних організацій Саратовської області: дис. ... канд. екон. наук. - Луцьк, 2004. - 236 с.
24. Кобзева К.В. Логістична система підприємства / К.В. Кобзева // Економіка. Менеджмент. Підприємництво збірник наукових праць / Східноукраїнський національний університет. – 2008. – № 19. – С. 116–122.
25. Кондратюк М. В. Використання досвіду Європейського союзу у створенні.
26. Корінь М. В. Промислово-логістична система України як форма інтеграції транспорту та промисловості. – Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=867>
27. Логістика в Україні: парадокси ринку та шляхи розкриття потенціалу [Електронний ресурс]. - Режим доступу: // <http://logist.fm/publications/logistika-vukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiyapotenciala>
28. Логістика: навч. посібник / Б.А. Анікін [та ін.]; під ред. Б.А. Анікіна, Т.А. Родкітної. - Ч .: «Прспект», 2008. - 408с.
29. Лукинський В.С. Моделі і методи теорії логістики: навчальний посібник / В.С. Лукинський. – Чернівці, 2007. - 448 с.
30. Мельников О.М. Логістика інтелектуально-креативної діяльності при організації виконання бізнес-проектів // Українське підприємництво. -2013. - № 24 (246). - с. 153-158.
31. Миротин Л.Б., Ташбаев И.Е., Порошина О.Г. Эффективная логистика / Л Б. Миротин, И.Е. Ташбаев, О.Г. Порошина - Х .: Испит, 2008. - 160 с.
32. Неруш Ю.М. Логістика / Ю.М. Неруш. - [4-е вид]. - М.: ТК Велбі: Проспект, 2006. - 520 с..

33. Ніколаєв Ю. О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування / Ю. О. Ніколаєв // Вісник соціально-економічних досліджень. - 2012. - Вип. 4. - С. 336-341
34. Ойгензіхт В. Проблема ризику промислових підприємств. - К.: Прогрес, 2014. - 238 с.
35. Оцінка ефективності функціонування логістичних систем [Електронний ресурс]: <http://www.creativeconomy.ru/articles/4721/>
36. Павлов В. І. Транспортно – логістичний комплекс регіону, інтеграційні процеси: моногр. / В.І. Павлов, С.М. Бортнік.- Луцьк: «Надстир'я», 2012. – 256с.
37. Пасічник А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні / А.М. Пасічник, В. В. Кутирєв // Вісті Автомобільно- дорожнього інституту: науково-виробничий збірник / ДВНЗ «ДонНТУ» АДІ. – Горлівка, 2011. - №2(13). – С. 121-128.
38. Петрова А.В. Управління логістичними системами підприємств роздрібної торгівлі на основі процесного підходу: дис. канд. екон. наук. - Дніпро, 2008. - 199 с.
39. Постанова КМУ «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» № 2174-р. від 20 жовтня 2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
40. Семенов А.Г. Удосконалення організації матеріально-технічного забезпечення на підставі логістики: монографія / Г.А. Семенов, М.Г. Гиря. – Запоріжжя: КПУ, ЗЦНТЕІ, 2008. – 328с.
41. Семенов І.А. Методи зниження транспортно-логістичних витрат // Логістика: сучасні тенденції розвитку. Матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції 15-16 квітня 2011 року - Горлівка, 2012. – 328с.
42. Семенов І.А. Формування алгоритму обліку витрат логістичних операцій і функцій // Вісник Інжекона. Сер. Економіка. - 2012. - № 1 (52). - С. 400-404
43. Сергєєв В.І. Менеджмент в бізнес-логістики. - М.: Філін, 1997. - 772 с.

44. Сергєєв В.І., Кизим А.А., Ельшевїч П.А. Глобальні логїстичнї системи: навч. посїб. - Київ. : Бїзнес-преса, 2001. - 240 с.
45. Смирнов І. Г. Процеси транспортно-логїстичної кластеризації в європейському союзї і Україна: регіональний аспект / І.Г. Смирнов // Хмельницький регіоналогїчний журнал. - 2013. - Вип. 15. - С. 66-75.
46. Стаханов В.Н., Українців В.Б. Теоретичнї основи логїстики. - Д: Фенїкс, 2001. - 160 с.
47. Сток Дж.Р. Стратегїчне управлїння логїстикою / Дж.Р. Сток, Д.М. Ламберт; пер. з 4-го англ. изд. В.Н. Єгорова. - М.: ИНФРА, 2005. - 797 с.
48. Сутнїсть і види логїстичних систем [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.grinchuk.lviv.ua/book/24/1121.html>.
49. Титов А. В. Особливостї побудови транспортно-логїстичних кластерїв в Європї / А. В. Титов, І. А. Волинський // Вісник Астраханського державного технїчного університету. Серія: Морська технїка і технологія. - 2015. - №4. - С. 104-109.
50. Транспортная логистика: підр. для трансп. ВНЗ. /. Л.Б. Миротин. - М.: Экзамен, 2012.-428 с.
51. Специфіка транспортно-логїстичних центрїв в Україні [Текст] /М. В. Кондратюк// Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 47.– С.31-33.
52. Управление транспортно-логистическим бизнесом: навч. посїб./ Г.А. Левигов. - 3-є вид. переробл. і доп. - М.: ТрансЛїт, 2010.- 348 с.
53. Устенко М. О. Актуальнїсть формування транспортно-логїстичних систем в умовах євроїнтеграції / М. О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2015. – № 49. – С. 207-210.
54. Ханадеева Е.А. Інвестиції та ризики в логїстичній системї: електронний навчально-методичний комплекс / Е.А. Ханадеева - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.hanadeeva.ru>.
55. Харїсон А. Управлїння логїстикою: розробка стратегїй логїстичних операцій / Алан Харїсок, Ремко Ван Хоук; пер. з англ. В.А. Самїло. - Дніпропетровськ: Баланс Бїзнес Букс, 2017. - 368 с.

56. Шрамко Я. І. Перспективи створення транспортно-логістичної інфраструктури в Україні з використанням світового досвіду / Я.І. Шрамко, Н. Н. Гуржій // Сучасні проблеми транспортного комплексу Росії: Збірник наукових праць. - Київ: НТУ, 2013. - Вип 3. - С. 132-140

Додаток А

Баланс (Звіт про фінансовий стан) ТОВ «Укртрансгент» на 31.12.2013 р.

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	243	213
первісна вартість	1001	388	496
накопичена амортизація	1002	145	283
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1799	2283
Основні засоби:	1010	167416	214948
первісна вартість	1011	318050	416608
знос	1012	150634	201660
Інвестиційна нерухомість:	1015	1861	1821
первісна вартість	1016	2140	2140
знос	1017	279	319
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	140000	140000
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	6676	-
Відстрочені податкові активи	1045	3864	4178
Усього за розділом I	1095	321859	363443
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	175360	237210
Виробничі запаси	1101	3724	9680
Товари	1104	171636	227530
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	14727	28070
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	16374	24242
з бюджетом	1135	212	48
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	37614	15677
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	35
Гроші та їх еквіваленти	1165	83440	78672
Готівка	1166	13256	15935
Рахунки в банках	1167	-	62737
Витрати майбутніх періодів	1170	1656	1789
Інші оборотні активи	1190	11220	12580
Усього за розділом II	1195	340603	398323
Баланс	1300	662462	761766

Додаток А.1

Баланс (Звіт про фінансовий стан) ТОВ «Укртрансінвест» на 31.12.2013 р.

Пасив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	17	17
Додатковий капітал	1410	218	20
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(66768)	(34694)
Усього за розділом I	1495	(66533)	(34657)
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Довгострокові кредити банків	1510	118658	70767
Інші довгострокові зобов'язання	1515	149262	215
Довгострокові забезпечення	1520	4152	5173
Усього за розділом II	1595	272072	76155
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Поточна кредиторська заборгованість:			
за довгостроковими зобов'язаннями	1610	41541	117635
за товари, роботи, послуги	1615	393838	574209
за розрахунками з бюджетом	1620	1805	1804
за розрахунками зі страхування	1625	1112	1295
за розрахунками з оплати праці	1630	2863	3168
за одержаними авансами	1635	2141	3906
Інші поточні зобов'язання	1690	13623	18251
Усього за розділом III	1695	456923	720268
Баланс	1900	662462	761766

Додаток А.2

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) ТОВ «Укртрансінвест» за 2013 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ			
Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	3496738	2933461
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(2806649)	(2336201)
Валовий: прибуток	2090	690089	597260
Інші операційні доходи	2120	27592	15240
Адміністративні витрати	2130	(20862)	(20948)
Витрати на збут	2150	(643512)	(575758)
Інші операційні витрати	2180	(4951)	(1417)
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	48356	14377
Інші фінансові доходи	2220	1600	6648
Інші доходи	2240	20645	108515
Фінансові витрати	2250	(35093)	(40701)
Інші витрати	2270	(3785)	(88816)
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	31723	23
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	152	-
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	31875	23
II. СУКУПНИЙ ДОХІД			
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	31875	23
III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ			
Матеріальні затрати	2500	106603	57205
Витрати на оплату праці	2505	70175	59522
Відрахування на соціальні заходи	2510	25624	21519
Амортизація	2515	54536	44626
Інші операційні витрати	2520	412387	415251
Разом	2550	669325	598123

Додаток А.3

Баланс (Звіт про фінансовий стан) ТОВ «Укртрансгент» на 31.12.2014 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	213	106
первісна вартість	1001	496	511
накопичена амортизація	1002	283	405
Незавершені капітальні інвестиції	1005	2283	5592
Основні засоби:	1010	214948	240183
первісна вартість	1011	416608	496761
знос	1012	201660	256578
Інвестиційна нерухомість:	1015	1821	1779
первісна вартість	1016	2140	2140
знос	1017	319	361
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	140000	96312
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	4178	-
Усього за розділом I	1095	363443	343972
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	237210	169862
Виробничі запаси	1101	9680	3744
Товари	1104	227530	166118
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	28070	34382
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	24242	37144
з бюджетом	1135	48	103
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	15677	47139
Поточні фінансові інвестиції	1160	35	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	78672	79227
Готівка	1166	15935	19863
Рахунки в банках	1167	62737	59364
Витрати майбутніх періодів	1170	1789	2733
Інші оборотні активи	1190	12580	25991
Усього за розділом II	1195	398323	396581
Баланс	1300	761766	740553

Додаток А.4

Баланс (Звіт про фінансовий стан) ТОВ «Укртрансінвест» на 31.12.2014 р.

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	17	17
Додатковий капітал	1410	20	10
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(34694)	(42819)
Усього за розділом I	1495	(34657)	(42792)
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	298
Довгострокові кредити банків	1510	70767	70854
Інші довгострокові зобов'язання	1515	215	98
Довгострокові забезпечення	1520	5173	6501
Усього за розділом II	1595	76155	77751
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Поточна кредиторська заборгованість:			
за довгостроковими зобов'язаннями	1610	117635	83815
за товари, роботи, послуги	1615	574209	550149
за розрахунками з бюджетом	1620	1804	2790
за у тому числі з податку на прибуток	1621	-	1579
за розрахунками зі страхування	1625	1295	1600
за розрахунками з оплати праці	1630	3168	3638
за одержаними авансами	1635	3906	41128
Інші поточні зобов'язання	1690	18251	22474
Усього за розділом III	1695	720268	705594
Баланс	1900	761766	740553

Додаток А.5

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) ТОВ «Укртрансінвест» за 2014 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ			
Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	3973480	3496738
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(3250023)	(2806649)
Валовий: прибуток	2090	723457	690089
Інші операційні доходи	2120	64725	27592
Адміністративні витрати	2130	(25859)	(20862)
Витрати на збут	2150	(671628)	(643512)
Інші операційні витрати	2180	(8709)	(4951)
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	81986	48356
Інші фінансові доходи	2220	6282	1600
Інші доходи	2240	63150	20645
Фінансові витрати	2250	(25121)	(35093)
Інші витрати	2270	(122943)	(3785)
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	3354	31723
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(11489)	152
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	-	31875
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	(8135)	-
II. СУКУПНИЙ ДОХІД			
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	(8135)	31875
III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ			
Матеріальні затрати	2500	84601	106603
Витрати на оплату праці	2505	81513	70175
Відрахування на соціальні заходи	2510	29932	25624
Амортизація	2515	64499	54536
Інші операційні витрати	2520	445651	412387
Разом	2550	706196	669325

Додаток А.6

Баланс (Звіт про фінансові результати) ТОВ «Укртрансгент» на 31.12.2015
р.

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	106	161
первісна вартість	1001	511	654
накопичена амортизація	1002	405	493
Незавершені капітальні інвестиції	1005	5592	8654
Основні засоби:	1010	240183	290135
первісна вартість	1011	496761	626047
знос	1012	256578	335912
Інвестиційна нерухомість:	1015	1779	1738
первісна вартість	1016	2140	2140
знос	1017	361	402
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	96312	80674
Усього за розділом I	1095	343972	381362
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	169862	337770
Виробничі запаси	1101	3744	12089
Товари	1104	166118	325681
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	34382	142350
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	37144	38324
з бюджетом	1135	103	22620
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	47139	29323
Гроші та їх еквіваленти	1165	79227	109167
Готівка	1166	19863	25329
Рахунки в банках	1167	59364	83838
Витрати майбутніх періодів	1170	2733	1948
Інші оборотні активи	1190	25991	4682
Усього за розділом II	1195	396581	687184
Баланс	1300	740553	1068546

Додаток А.7

Баланс (Звіт про фінансовий стан) ТОВ «Укртрансінвест» на 31.12.2015 р.

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	17	16
Додатковий капітал	1410	10	3
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(42819)	(86166)
Усього за розділом I	1495	(42792)	(86147)
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	298	-
Довгострокові кредити банків	1510	70854	78445
Інші довгострокові зобов'язання	1515	98	-
Довгострокові забезпечення	1520	6501	17272
Усього за розділом II	1595	77751	95717
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Поточна кредиторська заборгованість:			
за довгостроковими зобов'язаннями	1610	83815	42349
за товари, роботи, послуги	1615	550149	801704
за розрахунками з бюджетом	1620	2790	6109
за у тому числі з податку на прибуток	1621	1579	-
за розрахунками зі страхування	1625	1600	886
за розрахунками з оплати праці	1630	3638	4088
за одержаними авансами	1635	41128	15015
Доходи майбутніх періодів	1665	-	133
Інші поточні зобов'язання	1690	22474	188692
Усього за розділом III	1695	705594	1058976
Баланс	1900	740553	1068546

Додаток А.8

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) ТОВ «Укртрансінвест» за 2015 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ			
Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	5159896	3973480
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(4042980)	(3250023)
Валовий: прибуток	2090	116916	723457
Інші операційні доходи	2120	62303	64725
Адміністративні витрати	2130	(65280)	(25859)
Витрати на збут	2150	(1053650)	(671628)
Інші операційні витрати	2180	(17302)	(8709)
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	42987	81986
Інші фінансові доходи	2220	-	6282
Інші доходи	2240	56602	63150
Фінансові витрати	2250	(27460)	(25121)
Інші витрати	2270	(104324)	(122943)
Фінансовий результат до оподаткування:	2290	-	3354
збиток	2295	(32195)	-
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(6489)	(11489)
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	(38684)	(8135)
II. СУКУПНИЙ ДОХІД			
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	(38684)	(8135)
III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ			
Матеріальні затрати	2500	49607	84601
Витрати на оплату праці	2505	252229	81513
Відрахування на соціальні заходи	2510	41144	29932
Амортизація	2515	93290	64499
Інші операційні витрати	2520	699962	445651
Разом	2550	1136232	706196

Додаток А.9

Баланс (звіт про фінансові результати) ТОВ «Укртрансгент» на 31.12.2016
р.

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	161	286
первісна вартість	1001	654	855
накопичена амортизація	1002	493	569
Незавершені капітальні інвестиції	1005	8654	4122
Основні засоби:	1010	290135	349190
первісна вартість	1011	626047	668491
знос	1012	335912	319301
Інвестиційна нерухомість:	1015	1738	6234
первісна вартість	1016	2140	7916
знос	1017	402	1682
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	80674	53941
Усього за розділом I	1095	381362	413773
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	337770	380178
Виробничі запаси	1101	12089	17046
Товари	1104	325681	363132
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	142350	82498
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	38324	51296
з бюджетом	1135	22620	6361
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	29323	108528
Гроші та їх еквіваленти	1165	109167	124717
Готівка	1166	25329	29538
Рахунки в банках	1167	83838	95179
Витрати майбутніх періодів	1170	1948	1915
Інші оборотні активи	1190	4682	1600
Усього за розділом II	1195	687184	757093
Баланс	1300	1068546	1170866

Додаток А.10

Баланс (Звіт про фінансовий стан) ТОВ «Укртрансінвест» на 31.12.2016 р.

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	16	16
Додатковий капітал	1410	3	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(86166)	(173620)
Усього за розділом I	1495	(86147)	(173604)
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Довгострокові кредити банків	1510	78445	18727
Довгострокові забезпечення	1520	17272	31565
Усього за розділом II	1595	95717	50292
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	6725
Поточна кредиторська заборгованість:			
за довгостроковими зобов'язаннями	1610	42349	54319
за товари, роботи, послуги	1615	801704	967385
за розрахунками з бюджетом	1620	6109	10257
за розрахунками зі страхування	1625	886	1307
за розрахунками з оплати праці	1630	4088	4612
за одержаними авансами	1635	15015	42284
Доходи майбутніх періодів	1665	133	145
Інші поточні зобов'язання	1690	188692	207144
Усього за розділом III	1695	1058976	1294178
Баланс	1900	1068546	1170866

Додаток А.11

**Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) ТОВ
«Укртрансінвест» за 2016 рік**

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ			
Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	6390007	5159896
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(5178764)	(4042980)
Валовий: прибуток	2090	1211243	116916
Інші операційні доходи	2120	84441	62303
Адміністративні витрати	2130	(80120)	(65280)
Витрати на збут	2150	(1232029)	(1053650)
Інші операційні витрати	2180	(17663)	(17302)
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	-	42987
збиток	2195	(34128)	-
Інші доходи	2240	47750	56602
Фінансові витрати	2250	(39982)	(27460)
Інші витрати	2270	(61564)	(104324)
збиток	2295	(87924)	(32195)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-	(6489)
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	(87924)	(38684)
ІІ. СУКУПНИЙ ДОХІД			
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	(87924)	(38684)
ІІІ. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ			
Матеріальні затрати	2500	54714	49607
Витрати на оплату праці	2505	443004	252229
Відрахування на соціальні заходи	2510	98588	41144
Амортизація	2515	94645	93290
Інші операційні витрати	2520	638861	699962
Разом	2550	1329812	1136232

Додаток А.12

Баланс (Звіт про фінансові результати) ТОВ «Укртрансент» на 31.12.2017
р.

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000	286	218
первісна вартість	1001	855	855
накопичена амортизація	1002	569	637
Незавершені капітальні інвестиції	1005	4122	12871
Основні засоби:	1010	349190	398416
первісна вартість	1011	668491	804334
знос	1012	319301	405918
Інвестиційна нерухомість:	1015	6234	6085
первісна вартість	1016	7916	7916
знос	1017	1682	1831
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	53941	53941
Усього за розділом I	1095	413773	471531
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	380178	623059
Виробничі запаси	1101	17046	26478
Товари	1104	363132	596581
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	82498	266752
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	51296	59612
з бюджетом	1135	6361	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	108528	46426
Гроші та їх еквіваленти	1165	124717	319958
Готівка	1166	29538	41175
Рахунки в банках	1167	95179	278783
Витрати майбутніх періодів	1170	1915	1901
Інші оборотні активи	1190	1600	5297
Усього за розділом II	1195	757093	1364960
Баланс	1300	1170866	1836491

Додаток А.13

Баланс (Звіт про фінансовий стан) ТОВ «Укртрансінвест» на 31.12.2017 р.

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	16	16
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	(173620)	(244597)
Усього за розділом I	1495	(173604)	(244597)
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Довгострокові кредити банків	1510	18727	-
Довгострокові забезпечення	1520	31565	37215
Усього за розділом II	1595	50292	
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	6725	-
Векселі видані	1605	-	53810
Поточна кредиторська заборгованість:			
за довгостроковими зобов'язаннями	1610	54319	14809
за товари, роботи, послуги	1615	967385	1650194
за розрахунками з бюджетом	1620	10257	10230
за розрахунками зі страхування	1625	1307	2245
за розрахунками з оплати праці	1630	4612	7976
за одержаними авансами	1635	42284	10870
Доходи майбутніх періодів	1665	145	324
Інші поточні зобов'язання	1690	207144	293399
Усього за розділом III	1695	1294178	2043857
Баланс	1900	1170866	1836491

Додаток А.14

**Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) ТОВ
«Укртрансінвест» за 2017 рік**

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ			
Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	8324210	6390007
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(6850301)	(5178764)
Валовий: прибуток	2090	1491909	1211243
Інші операційні доходи	2120	87560	84441
Адміністративні витрати	2130	(59035)	(80120)
Витрати на збут	2150	(1570029)	(1232029)
Інші операційні витрати	2180	(2997)	(17663)
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195	(52592)	(34128)
Інші доходи	2240	22027	47750
Фінансові витрати	2250	(30499)	(39982)
Інші витрати	2270	(20955)	(61564)
збиток	2295	(68931)	(87924)
Чистий фінансовий результат: збиток	2355	(68931)	(87924)
II. СУКУПНИЙ ДОХІД			
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	(68931)	(87924)
III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ			
Матеріальні затрати	2500	69994	54714
Витрати на оплату праці	2505	554799	443004
Відрахування на соціальні заходи	2510	123001	98588
Амортизація	2515	100973	94645
Інші операційні витрати	2520	783294	638861
Разом	2550	1632061	1329812

Основні характеристики міжнародних логістичних компаній

Schenker Assen (Німеччина)	
1	2
Коротка характеристика та склад послуг	Schenker (в складі корпорації Stinnes Logistics) - ключова компанія в Європі в області транспортування і дистрибуції. Основа корпоративної стратегії - побудова глобальних логістичних мереж. Останні корпоративні придбання в Скандинавії, Франції та Польщі
Область діяльності	Австрія, Німеччина, Чехія, Угорщина, Польща, Словаччина, Словенія
Логістичні активи	36 000 зайнятих, 405 складських комплексів
Інформаційні системи	Система управління транспортуванням — <i>SWORD, Procars, ILS</i> , система управління складуванням — <i>HTS, SAP, SoLINET</i>
Транспортно-логістичні послуги	Експедиція морських і повітряних перевезень, митне оформлення, складування і дистрибуція, управління транспортуванням
Зв'язки з галузями промисловості	Мікроелектроніка і виробництво ЕОМ, автомобілебудування, продукти споживання, охорону здоров'я
Ключові клієнти	<i>BMW, DaimlerChrysler, Subaru, IBM, Intel, Procter & Gamble</i>
Panalpina Basel (Швейцарія)	
Коротка характеристика та склад послуг	<i>Panalpina</i> — одна з основних компаній в Європі в області експедиції вантажів (повітряні і морські перевезення), інтегрований логістичний провайдер рівня 4PL
Область діяльності	Австрія, Німеччина, Чехія, Угорщина
Логістичні активи	12 000 зайнятих, 300 складських комплексів
Інформаційні системи	<i>SCM systems</i>
Транспортно-логістичні послуги	Експедиція морських і повітряних перевезень, управління транспортуванням, складування і дистрибуція, послуги в галузі постачання нафтою і природним газом
Зв'язки з галузями промисловості	Мікроелектроніка і виробництво ЕОМ, автомобілебудування, нафтова і газова промисловість, продукти споживання, текстиль, охорону здоров'я
Ключові клієнти	<i>Delphi, Hewlett Packard, IBM, Philips Electronics, Robert Bosch</i>
Exel PLC Berkshire (Великобританія)	
Коротка характеристика та склад послуг	Exel - найбільша компанія світу в області контрактної логістики. Результат злиття англійських компаній (Exel's contract logistics і MSAS freight forwarding). Надання послуг в області управління ланцюгами поставок, проектування та управління комплексними інтегрованими логістичними системами рівня 3PL
Область діяльності	Австрія, Німеччина, Чехія, Угорщина, Польща, Словаччина
Логістичні активи	74 000 зайнятих, 300 складських комплексів, 5923 автотягача, 7544 автопричіпа
Інформаційні системи	Система управління транспортуванням — <i>i2, RedPrairie, G-Log</i> , система управління складуванням — <i>Topex, Insight, RedPrairie</i>
Транспортно-логістичні послуги	Складування і дистрибуція (контрактна логістика), експедирування морських і повітряних перевезень, консалтинг в області управління ланцюгами поставок, митне оформлення, управління транспортуванням, управління прибутковістю

Продовження Додатку Б

1	2
Зв'язки з галузями промисловості	Мікроелектроніка, автомобілебудування, споживчі товари, хімічна промисловість, охорона здоров'я
Ключові клієнти	<i>BP, Compaq, Daewoo, Ford Motor Co., Hewlett Packard, Honda, Intel, Mitsubishi Corp., Motorola, Nissan, Procter & Gamble, Sony</i>
<i>Kuehne & Nagel International (Швейцарія)</i>	
Коротка характеристика та склад послуг	Kuehne & Nagel - найбільший в світі експедитор морських перевезень і один з п'яти найбільших світових експедиторів авіаперевезень. Контрактне обслуговування виробників фармацевтичної і високотехнологічної продукції
Область діяльності	Німеччина, Чехія, Угорщина, Польща, Словаччина
Логістичні активи	19 000 зайняти, 50 складських комплексів
Інформаційні системи	Система управління транспортуванням — <i>CIEL 4000, KN Road, i2</i> , система управління складуванням — <i>EXCEED</i>
Транспортно-логістичні послуги	Експедиція морських і повітряних перевезень, складування і дистрибуція, митне оформлення, управління транспортуванням, управління ланцюгами поставок
Зв'язки з галузями промисловості	Машинобудування, охорону здоров'я, високотехнологічні виробництва, роздрібна торгівля
Ключові клієнти	<i>Dupont, Nortel, Siemens, Memorex, Harman, Dana</i>

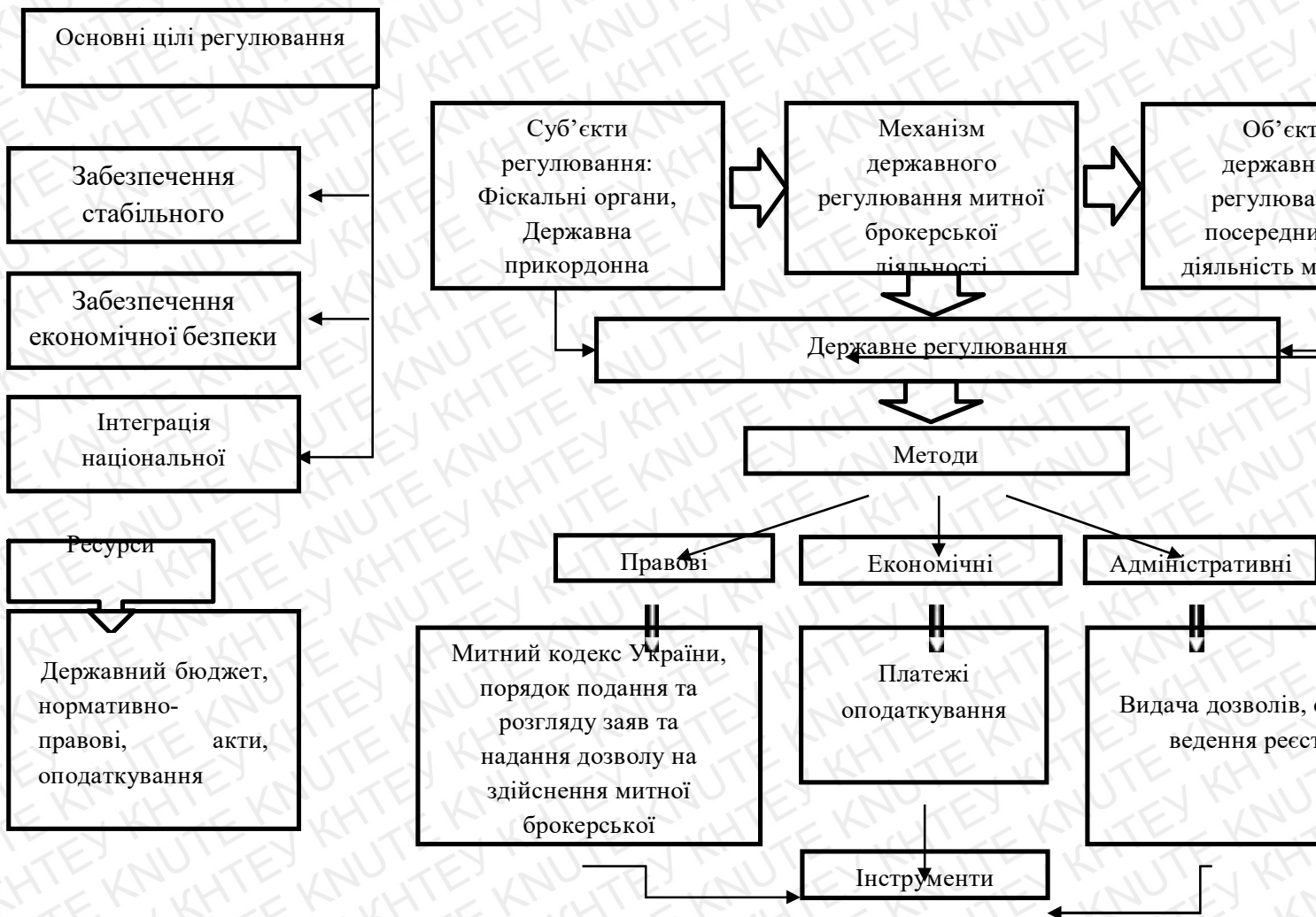
Джерело: побудовано автором на основі [34, с. 167]

Характеристика Пан'європейських транспортних коридорів (ПЄК)

№ пек	Основна траса	Відгалуження	Склад	Довжина, км
1	Гельсінкі - Таллінн - Рига - Каунас - Варшава	А. Рига - Калінінград - Гданськ	Залізниця, автошляхи	540-445
2	Берлін - Познань - Варшава - Брест - Мінськ - Смоленськ - Москва - Нижній Новгород		Залізниця, автошляхи	Загальна 1830
3	Берлін/Дрезден - Вроцлав - Катовіце - Краків - Львів - Київ	А. Берлін - Котбус - Форст/ Ольшина - Легниця	Залізниця, автошляхи	1650-1700
4	Берлін - Дрезден/Нюрнберг - Прага - Брно - Відень - Братислава - Будапешт - Арад - Бухарест - Констанца/Крайова - Софія - Пловдив - Салоніки/Стамбул		Залізниця, автошляхи	Загальна 3528
5	Венеція - Трієст/Копер - Любляна - Марібор - Будапешт - Ужгород - Львів - Київ	А. Братислава - Жиліна - Кошице - Ужгород. Б. Плоче - Сараєво - Осієк - Будапешт	Залізниця, автошляхи	Загальна 1600
6	Гданськ - Торунь - Познань - Грудзьондз / Варшава - Катовіце - Жиліна	А. Катовіце - Острава - (вихід на ЄТК № 4)	Залізниця, автошляхи, комбінований транспорт	Загальна 1800
7	Дунайський водний, що проходить від Німеччини до Чорного моря, з'єднується з Північним морем через Рейн і Майн. Проходить через такі країни: Австрія, Словаччина, Угорщина, Хорватія, Сербія, Болгарія, Молдова, Україна, Румунія		Водний, комбінований транспорт	Загальна 1600
8	Дуррес - Тірана - Скоп'є/Бітола - Софія - Димитровград - Бургос - Варна		Залізниця, автошляхи, морський порт Дуррес, комбінований транспорт у Бітолі (Македонія)	Загальна 1300
9	Гельсінкі - Виборг - Санкт-Петербург - Москва/Псков - Київ - Любашівка - Кишинів - Бухарест - Димитровград - Александруполіс	А. Любашівка - Одеса. Б. Київ - Мінськ - Вільнюс - Каунас - Клайпеда/ Калінінград	Залізниця, автошляхи	Загальна 6500
10	Зальцбург - Любляна - Загреб - Белград - Ниш - Скоп'є - Велес - Салоніки	А. Грац - Марібор - Загреб. Б. Будапешт - Нови-Сад - Белград.	Залізниця, автошляхи	Загальна 2360

Джерело: побудовано автором на основі [40]

Існуючий механізм державного регулювання митної брокерської



Джерело: побудовано автором на основі [9, с. 55]

Аналіз показників динаміки фінансових результатів ТОВ «Укр тис.грн

Стаття	2013	2014	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення			
						2014/2013	2015/2014	2016/2015	2017/2016
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3496738	3973480	5159896	6390007	8342210	476742,00	1186416,00	1230111,00	1952203,00
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2806649	3250023	4042980	5178764	6850301	443374,00	792957,00	1135784,00	1671537,00
Валовий прибуток	690089	723457	1116916	1211243	1491909	33368,00	393459,00	94327,00	280666,00
Інші операційні доходи	27592	64725	62203	84441	87560	37133,00	-2522,00	22238,00	3119,00
Адміністративні витрати	20862	25859	65280	80120	59035	4997,00	39421,00	14840,00	-21085,00
Витрати на збут	643512	671628	1053650	1232029	1570029	28116,00	382022,00	178379,00	338000,00
Інші операційні витрати	4951	8709	17302	17663	2997	3758,00	8593,00	361,00	-14666,00
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	48356	81986	42987	-	-	33630,00	-38999,00	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	-	-	-	34128	52592	-	-	-	18464,00
Інші доходи	20645	63150	56602	47750	22027	42505,00	-6548,00	-8852,00	-25723,00
Фінансові витрати	35093	25121	27460	39982	30499	-9972,00	2339,00	12522,00	-9483,00
Інші витрати	3785	122943	104324	61564	20955	119158,00	-18619,00	-42760,00	-40609,00
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	-	-	32195	87924	68931	-	-	55729,00	-18993,00
Чистий фінансовий результат: прибуток	31875	-	-	-	-	-	-	-	-
Чистий фінансовий результат: збиток	-	8135	38684	87924	68931	8135,00	30549,00	49240,00	-18993,00

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності ком

Аналіз показників динаміки складу і структури активів ТОВ «Укртранс

Назва показника	31.12. 2013	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	Абсолютне відхилення		
						2014/2013	2015/2014	2016/2015
Нематеріальні активи	213	106	161	286	218	-107,00	55,00	125,00
Незавершені капітальні інвестиції	2283	5592	8654	4122	12871	3309,00	3062,00	-4532,00
Основні засоби	214948	240183	290135	349190	398416	25235,00	49952,00	59055,00
Інвестиційна нерухомість	1821	1779	1738	6234	6085	-42,00	-41,00	4496,00
Довгострокові фінансові інвестиції, які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	140000	96312	80674	53941	53941	-43688,00	-15638,00	-26733,00
Довгострокова дебіторська заборгованість	4178	-	-	-	-	-	-	-
Необоротні активи	363443	343972	381362	413773	471531	-19471,00	37390,00	32411,00
Запаси	237210	169862	337770	380178	623059	-67348,00	167908,00	42408,00
Виробничі запаси	9680	3744	12089	17046	26478	-5936,00	8345,00	4957,00
Товари	227530	166118	325681	363132	596581	-61412,00	159563,00	37451,00
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	28070	34382	143350	82498	266752	6312,00	108968,00	-60852,00
Дебіторська заборгованість за розрахунками за виданими авансами	24242	37144	38324	-	-	12902,00	1180,00	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	48	103	22620	6361	41955	55,00	22517,00	-16259,00
Інша поточна дебіторська заборгованість	15677	47139	29323	108528	46426	31462,00	-17816,00	79205,00
Поточні фінансові інвестиції	35	-	-	-	-	-	-	-
Гроші та їх еквіваленти	78672	79227	109167	124717	318958	555,00	29940,00	15550,00
Готівка	15935	19863	25329	29538	41175	3928,00	5466,00	4209,00
Рахунки в банках	62737	59364	83838	95179	278783	-3373,00	24474,00	11341,00
Витрати майбутніх періодів	1789	2733	1948	1915	1901	944,00	-785,00	-33,00
Інші оборотні активи	12580	25991	4682	1600	1600	13411,00	-21309,00	-3082,00
Оборотні активи	398323	396581	687184	757093	1364960	-1742,00	290603,00	69909,00
УСЬОГО АКТИВИ	761766	740553	687184	1170866	1068546	-21213,00	-53369,00	483682,00

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності ком

Аналіз показників динаміки складу і структури пасивів ТОВ "Укртра роках, тис.грн

Назва показника	31.12. 2013	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	Абсолютне відхилення		
						2014/2013	2015/2014	2016/2015
Зареєстрований (пайовий) капітал	17	17	16	16	16	0,00	-1,00	0,00
Додатковий капітал	20	10	-	3	-	-10,00	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	34694	42819	86166	173520	244597	8125,00	43347,00	87354,00
Власний капітал	34657	42792	86147	173604	244581	8135,00	43355,00	87457,00
Відстрочені податкові зобов'язання	-	298	-	-	-	-	-	-
Довгострокові кредити банків	70767	70854	78445	18727	-	87,00	7591,00	-59718,00
Інші довгострокові зобов'язання	215	98	-	-	-	-117,00	-	-
Довгострокові забезпечення	5173	6501	17272	31565	37216	1328,00	10771,00	14293,00
Довгострокові зобов'язання і забезпечення	76155	77751	97717	50292	37215	1596,00	19966,00	-47425,00
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	117635	83815	42349	-	-	-33820,00	-41466,00	-
за товари, роботи, послуги	574209	550149	801704	967385	1650194	-24060,00	251555,00	165681,00
за розрахунками з бюджетом	1804	2790	6109	10257	10230	986,00	3319,00	4148,00
у тому числі з податку на прибуток	-	1579	-	-	-	-	-	-
за розрахунками зі страхування	1295	1600	886	1307	2245	305,00	-714,00	421,00
за розрахунками з оплати праці	3168	3638	4088	4612	7976	470,00	450,00	524,00
за одержаними авансами	3906	41128	15015	42284	10870	37222,00	-26113,00	27269,00
Доходи майбутніх періодів	-	-	133	145	324	-	-	12,00
Інші поточні зобов'язання	18251	22474	188692	207144	293399	4223,00	166218,00	18452,00
Поточні зобов'язання і забезпечення	720268	705594	1058976	1294178	2043857	-14674,00	353382,00	235202,00
УСЬОГО ПАСИВИ	761766	740553	1068546	1170866	1836494	-21213,00	327993,00	102320,00

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності ком

Показники ділової активності ТОВ «Укртрансакт» за 2011

Назва показника	2013	2014	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення		
						2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015
Коефіцієнт оборотності активів	4,91	5,29	5,70	5,71	5,55	0,38	0,41	0,16
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	113,44	48,66	40,72	46,90	63,48	-64,78	-7,95	6,78
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	-0,17	-0,17	-0,17	-0,17	-0,19	0,00	0,01	0,02
Строк погашення дебіторської заборгованості, днів	3,17	7,40	8,84	7,68	5,67	4,22	1,44	-1,01
Строк погашення кредиторської заборгованості, днів	-2087,49	-2081,20	-2153,30	-2107,70	-1846,31	6,29	-72,10	45,39
Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача)	18,29	17,46	19,46	19,99	22,32	-0,83	2,00	0,33
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	-69,11	-102,61	-80,04	-49,20	-39,90	-33,50	22,57	30,67

Джерело: побудовано автором на основі фінансової звітності компанії

Напрямки вирішення основних проблем транспортної логістики

Група проблем	Сутність проблем транспортної логістики	Напрямки вирішення
Фінансові	1) низький рівень капіталовкладень та нестача власних коштів на ремонт і реконструкцію доріг, оновлення транспортних засобів, систем сигналізації, засобів зв'язку, підвищення якості транспортного обслуговування;	1) розробка ефективних програм фінансування; 2) розробка цілеспрямованої модернізації, реконструкції транспортних засобів;
Інформаційні	1) складність розробки та побудови оптимальних маршрутів вантажних перевезень; 2) недосконалість інформаційного забезпечення перевізників; 3) нестача або відсутність інформації про програми автоматизації управління перевезеннями;	1) використання новітніх інформаційних технологій у логістичній діяльності з метою збору, обробки інформації та обміну даними;
Технічні	1) недостатньо раціональне завантажування транспортних засобів, зокрема невикористання ресурсів вантажопідйомності або корисних внутрішніх об'ємів кузовів транспортних засобів; 2) низька якість транспортно-логістичного обслуговування; 3) складність побудови маршрутів, що включають перевозку декількома видами транспорту; 4) застаріла матеріально-технічна база, низький рівень механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, високий рівень морального та фізичного зносу; 5) експлуатаційна несумісність транспортних мереж, зокрема їх вичерпна пропускна спроможність; 6) неспівпадання швидкості руху (на європейських залізницях близько 190–250 км/год., на українських залізницях – 165 км/год.);	1) ефективне та своєчасне забезпечення достатнього рівня якості транспортно-логістичних послуг; 2) оптимізація процесів консолідованих вантажів оптимальних маршрутів ефективного виду транспорту; 3) впровадження на транспортній політиці координації пропускних типів транспортних засобів, управління поставками з метою своєчасного аналізу та контролю робочого стану деталей, вузлів;

Технологічні	1) використання рухомого складу, який вже відпрацював свій ресурс та має перевищений рівень викидів забруднюючих речовин; 2) низька експлуатаційна якість автомобільних доріг, через які зростають витрати пально-мастильних матеріалів; 3) застарілі технології побудови транспортно-логістичних процесів, які не задовольняють сучасним вимогам; 4) відсталість транспортної інфраструктури; низький технологічний рівень організації перевезень;	1) пошук ін 2) інтеграція до європейсь 3) підвищення ефективност 4) впровадження програ 5) вдосконалення підход 6) розробка та впровадженн
Економічні	1) постійний ріст витрат на здійснення всіх видів перевезень, в т.ч. ріст цін на пальне, мастила, енергетичні ресурси; 2) нерівні умови оплати за користування інфраструктурою різними перевізниками	1) впровадження методики 2) комплексна сист 3) відміна перехресного фін
Міжнародні	1) ризики зміни кліматичних умов; 2) зриви строків надання автотранспорту в заплановані дати перевезень; 3) відсутність єдиного реєстру транспортних засобів, що практично призводить до ситуацій, коли один і той же транспортний засіб є одночасно заброньованим для різних маршрутів різними диспетчерами;	1) адаптація національного 2) залучення додаткових об 3) співробітництво з європейськими систем 4) створення спільного між
Кадрові	1) недостатня кількість кадрів та низький рівень їх кваліфікації в сфері логістики,; 2) недостатньо налагоджена співпраця між різними товаровиробниками, яка негативно впливає на інтеграційні процеси; 3) зниження рівня конкурентоспроможності транспортних компаній України.	1) удосконалення 2) мінімізація митних та віз 3) ріст кількості транспорт 4) зростання заробітної плат

Джерело: побудовано автором на основі [46, с.78]