

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародних економічних відносин

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**“Оцінка ефективності міжнародних транспортних операцій”
(на матеріалах ТОВ “ОЛ-ПРІНТ” м.Київ)**

Студента 2 курсу, 3мз групи,
спеціальності 073 “Менеджмент”
спеціалізації “Менеджмент ЗЕД”

Столій Сергій
Валерійович

Науковий керівник
к.е.н, доцент

Стукач Тетяна
Миколаївна

Гарант освітньої програми
д.е.н, доцент

Студінська Галина
Яківна

Київ 2018

РЕФЕРАТ

Тема випускної кваліфікаційної роботи:

“Оцінка ефективності міжнародних транспортних операцій”

(на матеріалах ТОВ “ОЛ-ПРИНТ”)

*Випускна кваліфікаційна робота містить 102 сторінки , 29 таблиць, 16
рисуноків, список використаних джерел з 60 найменувань*

Світовий ринок у процесі розвитку міжнародних економічних зв'язків усе більше розширюється та поглиблюється, поступово набуваючи нових рис і особливостей. Зростає обсяг і різноманітність транспортних послуг. Транспорт забезпечує практично усі види міжнародних економічних відносин і є невід'ємною складовою зовнішньої торгівлі.

Під зовнішньоторговельними транспортними операціями слід розуміти комплекс економічних і фінансових впливів, технічних і технологічних заходів, пов'язаних з переміщенням товару з території країни продавця на територію країни покупця.

Транспортні операції входять до складу супроводжуючих зовнішньоторговельних операцій. Транспортні операції виконують не тільки функцію по транспортуванню і доставці зовнішньоторговельних товарів, а ще досить відчутно впливають на інтенсивність зовнішньоторговельної діяльності, на вартість експортно-імпорتنих операцій, на рівень збереження вантажів.

Об'єктом дослідження є процес оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій.

Предметом дослідження є теоретичні засади і практичні аспекти оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій.

Мета випускної кваліфікаційної роботи полягає у вивченні загальних теоретичних основ та оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій.

Досягнення мети забезпечується реалізацією таких завдань:

- визначити сутність та роль міжнародних транспортних операцій у системі зовнішньоекономічних відносин;
- розглянути характеристику транспортних операцій в залежності від видів транспорту;
- дослідити методичні підходи щодо визначення оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій;
- проаналізувати показники фінансово-господарської діяльності підприємства;
- охарактеризувати зовнішньоекономічну діяльність підприємства;
- оцінити ефективність міжнародних транспортних операцій підприємства;
- розробити шляхи вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій;
- обґрунтувати пропозиції щодо вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій;
- спрогнозувати показники ефективності міжнародних транспортних операцій на 2018-2021 роки.

У першому розділі досліджено теоретичні основи міжнародних транспортних операцій . Проаналізовано методичні підходи щодо визначення оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій.

Другий розділ присвячений дослідженню міжнародних транспортних операцій ТОВ “ОЛ-ПРІНТ”. Здійснено оцінку ефективності міжнародних транспортних операцій на підприємстві.

У третьому розділі розроблено напрями удосконалення міжнародних транспортних операцій ТОВ “ОЛ-ПРІНТ”. Здійснено розрахунок ефективності запропонованих заходів.

АНОТАЦІЯ

Столій С.В. Оцінка ефективності міжнародних транспортних операцій (на матеріалах ТОВ “ОЛ-ПРІНТ” м.Київ).

Випускна кваліфікаційна робота на здобуття ОС “Магістр” за спеціальністю 073 “Менеджмент”, спеціалізації “Менеджмент ЗЕД” - Київський національний торговельно-економічний університет, м.Київ.

Випускна кваліфікаційна робота присвячена дослідженню теоретичних та практичних аспектів оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій. Тематика випускної кваліфікаційної роботи є актуальною на сьогодні, адже транспорт забезпечує практично всі види міжнародних економічних відносин і є невід’ємною складовою зовнішньої торгівлі. Транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельного контракту.

У роботі відображено сутність та роль міжнародних транспортних операцій у системі зовнішньоекономічних відносин; розглянуті види транспортних операцій в залежності від видів транспорту; визначені методичні підходи щодо оцінки ефективності міжнародних операцій; проаналізована ефективність міжнародних транспортних операцій ТОВ “ОЛ-ПРІНТ”.

На основі аналізу, були запропоновані заходи, щодо підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій, шляхом створення нового структурного підрозділу – “Відділ транспорту”. Була економічно обґрунтована доцільність впровадження даного заходу.

Ключові слова: транспортні операції, оцінка, ефективність, розрахунок, аналіз, перевезення, зовнішньоекономічна діяльність.

ANNOTATION

S.V.Stoliy Evaluation of the effectiveness of international transport operations (on materials LLC "OL-PRINT", Kyiv).

Graduation qualification work for Master "Master" specialty 073 "Management", specialization "Management of FEA" - Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, 2018

Graduate work is devoted to the research of theoretical and practical aspects of evaluating the effectiveness of international transport operations. The Graduate work of the thesis is relevant today, because transport provides almost all types of international economic relations and is an integral part of foreign trade. Transport operations begin and end the process of concluding a foreign trade contract.

The paper reflects the essence and role of international transport operations in the system of foreign economic relations; considered types of transport operations depending on the types of transport; Methodical approaches to evaluating the effectiveness of international operations were determined; analyzed the effectiveness of international transport operations, LLC "AllPrint".

On the basis of the analysis, measures were proposed to increase the efficiency of international transport operations by creating a new structural unit - the "Transport Division". The feasibility of introducing this event was economically justified.

Keywords: transport operations, evaluation, efficiency, calculation, analysis, transport, foreign economic activity.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ.....	8
1.1. Сутність та роль міжнародних транспортних операцій у системі зовнішньоекономічних відносин	8
1.2. Характеристика транспортних операцій в залежності від видів транспорту.....	16
1.3. Методичні підходи щодо визначення оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій.....	23
Висновки до розділу 1	32
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОЦІНКИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ НА ПІДПРИЄМСТВІ ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»	33
2.1. Аналіз показників фінансово-господарської діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».....	33
2.2. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».....	45
2.3. Оцінка ефективності міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».....	51
Висновок до розділу 2	60
РОЗДІЛ 3. ВДОСКОНАЛЕННЯ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».....	62
3.1. Шляхи вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».....	62
3.2. Пропозиції щодо вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій	69
3.3. Прогнозна оцінка запропонованих заходів щодо підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій на 2018-2021 рр.	76
Висновки до розділу 3	86
ВИСНОВКИ	88
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	92
ДОДАТКИ	98

ВСТУП

Характерною особливістю сучасного етапу світогосподарського розвитку є економічна взаємозалежність країн усього світу, що насамперед виявляється у відкритості економік країн та зростаючій ролі зовнішнього фактору розвитку національних економік. Світовий ринок у процесі розвитку міжнародних економічних зв'язків усе більше розширюється та поглиблюється, поступово набуваючи нових рис і особливостей. Зростає обсяг і різноманітність транспортних послуг. Транспорт забезпечує практично усі види міжнародних економічних відносин і є невід'ємною складовою зовнішньої торгівлі. Транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельного контракту. Витрати на транспортування і пов'язані з ним операції включаються до ціни товару або проявляються у ній побічно. Неправильно розрахована транспортна складова у контрактній ціні товару нерідко призводить до збільшення витрат на міжнародне перевезення та неефективності реалізації зовнішньоторговельної операції у цілому. Тому пошук раціональних шляхів транспортного обслуговування, напрямків перевезень і способів доставки товарів, форм та методів організації, управління перевізним процесом з метою зменшення витрат стає вагомим фактором розвитку і функціонування зовнішньої торгівлі.

Питання теорії та практики транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності розглядалися в працях відомих зарубіжних науковців: Кендалла Л., Ліндєрта П., Альдертона П., Бенсона Д. Гехтбарга А. та інші. Теоретичні концепції ефективності транспортних процесів, діяльності транспортних підприємств та транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності висвітлено в працях відомих українських науковців таких, як Альошинський Є.С, Арсенов В.І, Горяїнов О.М, Захаров К.В, Нікітін П.В та ін. Однак наукові здобутки у сфері транспортного забезпечення ЗЕД та функціонування транспортних підприємств не завжди віддзеркалюють динамічні зміни та сучасні вимоги ринку транспортних послуг,

а отже дослідження питань організації транспортного забезпечення з урахуванням принципів формування ефективних взаємовідносин між суб'єктами системи транспортного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності підприємств є актуальним.

Метою написання випускної кваліфікаційної роботи є вивчення загальних теоретичних основ та оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій.

Відповідно до поставленої мети визначимо наступні завдання:

- визначити сутність та роль міжнародних транспортних операцій у системі зовнішньоекономічних відносин;
- розглянути характеристику транспортних операцій в залежності від видів транспорту;
- дослідити методичні підходи щодо визначення оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій;
- проаналізувати показники фінансово-господарської діяльності підприємства;
- охарактеризувати зовнішньоекономічну діяльність підприємства;
- оцінити ефективність міжнародних транспортних операцій підприємства;
- розробити шляхи вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій;
- обґрунтувати пропозиції щодо вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій;
- спрогнозувати показники ефективності міжнародних транспортних операцій на 2018-2021 роки.

Об'єктом дослідження є процес оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій.

Предметом дослідження є теоретичні засади і практичні аспекти оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій.

Під час написання випускної кваліфікаційної роботи були використані

наступні методи дослідження: метод аналізу і синтезу; узагальнення та наукової абстракції; розрахунковий метод.

Практичне значення одержаних результатів полягає в удосконаленні оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій з використанням запропонованих рекомендацій.

Інформаційною базою слугували наукові періодичні видання, підручники, монографії, нормативно-правова база з теми дослідження, а також фінансова звітність досліджуваного підприємства.

Випускна кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ

1.1. Сутність та роль міжнародних транспортних операцій у системі зовнішньоекономічних відносин

Зовнішньоекономічна діяльність підприємства тісно пов'язана з транспортним забезпеченням, адже є однією з найважливіших 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 потрібно розглядати як самостійний аспект системи товарообігу, який має свою специфіку.

Транспорт вважається однією з найважливіших галузей господарства країни, матеріально-технічна основа територіальних внутрішніх і зовнішніх зв'язків.

Транспортні операції в зовнішній торгівлі являють специфічну сферу діяльності, в якій беруть участь організації зовнішньоекономічного комплексу, які можуть визначити і сформувати комерційні умови перевезень зовнішньоторговельних вантажів, вітчизняні постачальники імпортованих товарів, а також транспортні відомства, які забезпечують і здійснюють доставку зовнішньоторговельних вантажів [28].

В міжнародному товарообміні транспортні операції слід розглядати в їх логічній послідовності і взаємному зв'язку в системі «виробництво - зовнішня торгівля - транспорт - споживання».

При цьому вироблений продукт на певних стадіях перетворюється в товар, потім в вантаж, потім знову в товар, який реалізується замовником.

Транспортні операції - невід'ємна і складова частина зовнішньоторговельних операцій. Під зовнішньоторговельними транспортними операціями слід розуміти комплекс економічних і фінансових впливів, технічних і технологічних заходів і юридичних дій, пов'язаних з переміщенням товару з території країни продавця на територію країни покупця.

Слід враховувати, що сам процес переміщення товару в сфері міжнародного товарообміну, транспортні операції, що виникають при цьому, накладають певний відбиток на взаємовідносини між продавцем і покупцем в процесі здійснення зовнішньоторговельної угоди.

Організація міжнародних транспортних операцій здійснюється при виконанні таких умов: здійснення реєстрації транспортних засобів, здійснення допуску до виконання міжнародних перевезень, забезпечення сертифікації транспортних засобів, отримання дозволу на здійснення міжнародних перевезень, виконання митних процедур, страхування відповідальності перевізника, дотримання умов праці та відпочинку екіпажів транспортних засобів та візова підтримка роботи водія [20].

Досить важливим є процес вибору базисних умов поставки, в яких визначається найбільш прийнятні види транспорту і способи перевезення товару.

Характером зовнішньоторговельних транспортних операцій - є сукупність відмінних рис і особливостей транспортних операцій, що класифікуються за якоюсь суттєвою ознакою.

Ще задовго до фактичного початку перевізного процесу, вирішуються питання транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків.

Обсяги перевезень зовнішньоторговельних вантажів всіма видами транспорту поступово зростають.

Транспортні операції входять до складу супроводжуючих зовнішньоторговельні операції допоміжних процесів. Транспортні операції виконують не тільки функцію по транспортуванню і доставці зовнішньоторговельних товарів, а ще досить відчутно впливають на

інтенсивність зовнішньоторговельної діяльності, на вартість експортно-імпортних операцій, на рівень збереження вантажів. Одночасно самі транспортні операції, що обслуговують ЗЕД, супроводжуються сполученими з ними процесами транспортно-експедиторського обслуговування, транспортного страхування та ін.

В зовнішньоекономічній діяльності досить важливим є транспортне забезпечення. Під транспортним забезпеченням розуміють сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії і складають єдину транспортну систему, що об'єднує операції, які пов'язані з виробництвом і обігом продукції [7].

Міжнародні транспортні послуги, являючи з себе специфічний товар, продаються та купуються на міжнародних транспортних ринках, які відрізняються в залежності від географічних районів перевезення, видів транспорту, та видів вантажів, які перевозяться.

Учасники транспортного процесу, які здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, вступають у складні відносини, механізм яких формується під впливом політико-економічних чинників, комерційних, міжнародно-правових і національних норм, актів та звичаїв [30]. У таких умовах власникові вантажу досить складно орієнтуватися в транспортній ситуації, яка суттєво залежить від стану міжнародних ринків і позиціонування клієнтури, транспортної політики окремих країн і міжнародних союзів. Все більше відчувається потреба у професійних знаннях, а особливо в знаннях законодавства різних країн, міжнародних угод (конвенцій), техніко-економічних характеристик транспортних засобів, звичаїв, ринку транспортних послуг, пунктів перевантаження і перевалювання вантажів.

Під продукцією транспорту розуміють сам процес переміщення товарів від виробника до споживача. Саме в цьому і полягає суть транспортних послуг, адже вони є основною пов'язуючою ланкою між продавцем і покупцем.

Як і всяка послуга, транспортні послуги мають свої особливості.

1) Транспорт не виробляє нового товару чи продукту, але завдяки йому забезпечується переміщення з одного місця в інше. Переміщення товарів,

продукції до місця споживання і є тією споживчою вартістю, що створює транспорт, його транспортні послуги.

2) Дія транспортних послуг виражається в такому корисному ефекті, який не може виникати, зберігатися і реалізовуватися у відриві від транспорту. Разом з тим виробництво транспортних послуг невідривне від їх споживання. Транспортні послуги задовольняють потреби на момент свого проявлення, тобто створення таких послуг співпадає з їх споживанням.

3) Транспорт посідає особливе місце в міжнародному товарообігу. По-перше транспорт є необхідною умовою здійснення міжнародного розподілу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. По-друге – транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції, частково, транспортних послуг.

4) Транспортні послуги, що здійснюються в сфері зовнішньоекономічної діяльності, піддаються впливу всіх факторів, які характеризують розвиток ринкової економіки. Перш за все, це коливання ціни на нафту, попит і пропозиція на товари та на їх перевезення; валютний курс; стан політичних і економічних відносин різних держав, ступінь втручання держави в зовнішньоекономічну діяльність.

Транспорт відіграє важливу роль у розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Його нормальне функціонування забезпечує виконання зобов'язань сторонами з купівлі-продажу, комерційний ефект зовнішньоторгової угоди. Порушення транспортного процесу призводить до значних матеріальних втрат експортера й імпортера, внаслідок чого робить вітчизняні товари не конкурентоздатними.

При відправленні вантажу за кордон, потрібно встановити тісні контакти з транспортними підприємствами і організаціями які здійснюють міжнародні перевезення. Також важливим є вибір виду транспорту, яким потрібно відправити вантаж за кордон.

Тому треба враховувати, що на даний час у світі функціонує шість видів транспорту: морський, залізничний, автомобільний, річковий, повітряний і трубопровідний. Кожен з них має свою специфіку.

Плануючи відправлення вантажу і вибір транспорту, треба враховувати ряд обставин.

Види вантажів. Вантажі, що перевозять, поділяють на генеральні, масові й особливо режимні.

До генеральних належать різні штучні вантажі (в упаковці чи без неї). За розмірами їх поділяють на звичайні, довгомірні (більше 3 м) і негабаритні. За масою - легкі й важкі (з масою більше 5 тонн на одну вантажну одиницю).

До масових відносяться вантажі, що являють собою певну структурну масу яку перевозять у великій кількості без упаковки. До них належать наливні (нафта і нафтопродукти, гази, тваринні й рослинні жири, спирти та ін.), навальні (руда, концентрати, добрива та ін.), насипні (зерно, цукор-сирець та ін.) і лісні.

До особливо режимних належать вантажі, що зберігають і перевозять при дотриманні спеціальних правил (небезпечні вантажі ті, що швидко псуються та ін.).

Під час вибору засобів транспортування слід мати на увазі, що в деяких випадках можливість вибору відсутня. Наприклад, вантажі, які швидко псуються, потрібно перевозити авіатранспортом. Проте авіап перевезення не допускаються при перевезенні вибухонебезпечних і легкозаймистих вантажів. Основну частину перевезень морським видом транспорту складають перевезення масових наливних і навальних вантажів. Морський транспорт також використовується і для перевезення генеральних вантажів.

Потрібно враховувати фактор часу. Всім відомо, що найшвидший спосіб доставки вантажу – це авіатранспорт. Однак він має великий недолік, а саме, високу ціну. Тому авіатранспорт використовують тільки тоді, коли треба

доставити вантаж за мінімальний відрізок часу (продукти, що швидко псуються, квіти та ін.) [29].

Слід враховувати і вартість перевезень. Звичайно ж кожен покупець хотів би, щоб вартість перевезення складала не великі відсотки від вартості товару. Проте у випадках, коли вибір відсутній, потрібно платити за доставку вантажу високу ціну. А коли є вибір, ціна буде значно нижчою.

Досить важливим фактором є безпека перевезення, адже крихке й дороге цінне обладнання краще перевозити повітряним транспортом. Товари, що мають високий ступінь ризику, відносно крадіжки (запчастини автомобілів, фармацевтичні товари, офісне обладнання, і т.п.), як правило, доставляють морським транспортом, в основному в контейнерах, хоча це і коштує дорожче. Перелічені обставини слід враховувати при виборі виду транспорту. Проте, вид транспорту багато в чому залежить саме від того, що в першу чергу цікавить відправника вантажу [17].

Якщо його цікавить швидкість доставки вантажу, він обирає між автомобільним і повітряним транспортом. Якщо йому потрібні мінімальні витрати, то робиться вибір між водяним і трубопровідним транспортом. У західних країнах більш вигідним є використання автомобільного транспорту. Але на даний час транспорт ще не повністю забезпечує потреби власників вантажу в перевезеннях. Пов'язано це саме з нестачею транспортних засобів, неякісною і в значній мірі зношеною матеріально-технічною базою, незадовільною підготовкою вантажів до транспортування, недостатньою відповідальністю транспортних організацій за псування вантажів у дорозі, за їх збереження. Розглянемо зміст окремих транспортних операцій при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності.

Міжнародні перевезення або міжнародні сполучення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов'язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн. При здійсненні міжнародних транспортних операцій, перевізники надають власникам вантажу транспортні послуги, що є специфічним товаром

міжнародної торгівлі. Міжнародні транспортні послуги продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках. Ціни транспортних послуг та інші умови їх надання в одних випадках є предметом переговорів між зацікавленими сторонами, в інших – установлюються самими перевізниками.

До міжнародних транспортних операцій відносять також і перевезення пасажирів між різними державами. Послуги з доставки пасажирів у міжнародних сполученнях продаються і купуються на відповідних транспортних ринках. Важливу роль при цьому відіграють туристичні агентства та інші подібні організації, що мають тісні зв'язки з підприємствами повітряного, морського, річкового, автомобільного і залізничного транспорту.

Зміст транспортних операцій у зовнішньоекономічній діяльності визначається характером міжнародних сполучень, які можна класифікувати за низкою ознак (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Класифікація транспортних операцій у зовнішньоекономічній діяльності

Ознака класифікації	Види операцій
За предметом транспортних операцій	Вантажні, пасажирські, багажні
За видом транспорту	Водні (морські, річкові), автомобільні, залізничні, трубопровідні, змішані перевезення (беруть участь два або більше видів транспорту)
В залежності від транспортної характеристики товару	З сухим вантажем: навалювальні, генеральні або штучні. З наливним вантажем.
За періодичністю	Регулярне й нерегулярне перевезення: лінійне і трампове судноплавство, регулярне повітряне сполучення і чартерні рейси
В залежності від порядку проходження кордону	Перевантажувальні та безперевантажувальні перевезення
За видом транспортно-технологічної системи	Контейнерні, поромні, ліхтерні, рол-керні
Залежно від завершення перевезення	Сусідські, транзитні, кільцеві
За видом сполучень	Прямі, непрямі: ламані з декількома перевізниками, із перевідправкою за одним або декількома договорами пе-

	ревеження
Залежно від складу учасників перевізного процесу	Здійснювані виробником товару, продавцем або покупцем, замовником товару, перевізником-посередником
Залежно від місця проведення	Здійснювані у середині країни і на території інших країн

Джерело: сформовано автором за даними [35].

Виділяють три групи транспортних операцій:

- 1) що передують зовнішньоторговій угоді;
- 2) що з'являються саме в процесі її реалізації;
- 3) операції після завершення угоди.

На рис. 1.1. зображена класифікація транспортних операцій.



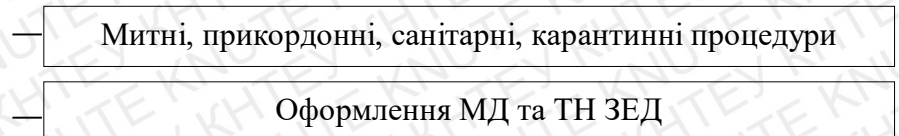


Рис. 1.1. Класифікація транспортних операцій

Джерело: сформовано автором за даними [4].

Отже, транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності – це система технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних чинників, методів управління транспортними операціями у сфері виробництва, обігу і споживання товарів, що переміщуються між країнами.

1.2. Характеристика транспортних операцій в залежності від видів транспорту

Під час розгляду питань транспортування вантажів для учасників зовнішньоторгової угоди важливо вияснити основні транспортні й базисні умови поставки, а також питання організації доставки товарів й управління нею.

Економічна ефективність ЗЕД, як уже відзначалося, багато в чому залежить від правильно обраних транспортних і базисних умов поставки товарів.

В контракті купівлі-продажу є спеціальний розділ – транспортні умови поставки. В ньому передбачені обов'язки сторін по відношенню до переміщення товару. В цей розділ, як правило включають: порядок перевезень вантажів, умови і термін завантаження й розвантаження; розмір, порядок оплати й розрахунки провізних платежів; проформу чартеру, вид коносаменту, інші види послуг.

В кожному окремому випадку зміст транспортних угод залежить від виду транспорту, характеру товару, типу угоди, базисного місця поставки, а також дії міжнародних договорів, угод, конвенцій, звичаїв країни [2].

Від правильного вибору форми розрахунку в остаточному підсумку залежить, чи одержить перевізник гроші, а замовник — свій вантаж [9].

Основу транспортних умов складають базисні умови поставки.

Встановлюючи базисні умови поставки в контракті купівлі-продажу, сторони визначають свої обов'язки, в числі яких є питання транспортного переміщення об'єктів контракту, частково такі:

- хто несе транспортні витрати з доставки товару;
- хто надає транспортні засоби для перевезення товару;
- положення вантажу по відношенню до транспортного засобу;
- хто оформляє митне очищення на вивіз і ввіз;
- хто здійснює завантаження товару на транспортні засоби і вивантаження з них;
- де відбувається передача власності на товар від продавця до покупця;
- коли відбувається перехід ризику з продавця на покупця у випадку загибелі, пошкодження чи псування товару, як розподіляється відповідальність.

Розглянемо види транспорту за ступенем важливості в (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Ранжування видів транспорту за сукупністю критеріїв

Бали Критерії	Найкраще значення 1	2	3	4	Найгірше значення 5
Витрати на транспортування вантажу	Водний	Трубо-провідний	Залізничний	Авто-мобільний	Повітряний
Час доставки вантажу	Повітряний	Авто-мобільний	Залізничний	Водний	Трубо-провідний
Надійність дотримання графіка поставок	Трубо-провідний	Авто-мобільний	Залізничний	Водний	Повітряний
Здатність перевезення	Водний	Залізничний	Авто-	Повітряний	Трубо-

різних видів вантажів			мобільний		провідний
Доступність видів транспорту	Авто-мобільний	Залізничний	Повітряний	Водний	Трубо-провідний
Частота відправлення вантажу	Трубо-провідний	Авто-мобільний	Повітряний	Залізничний	Водний

Джерело: сформовано автором за даними [34].

При здійсненні доставки товарів від продавця до покупця важливе значення мають питання: як буде організована ця доставка (за якими правилами) і якими договірними документами вона буде оформлена [34]. Розглянемо ці питання за основними видами транспорту.

На міжнародні морські перевезення припадає досить значний обсяг вантажообігу світової зовнішньої торгівлі – приблизно 60%. Основну частину міжнародних морських вантажопотоків складають масові наливні й навальні вантажі. До таких вантажів відноситься сира нафта, нафтопродукти, кам'яне вугілля, залізна руда, зерно і т.д. З інших виділяються генеральні вантажі; тобто готова промислова продукція, напівфабрикати, продукти. Міжнародне судноплавство має дві форми організації руху суден: регулярне, тобто лінійне судноплавство, та нерегулярне, у вигляді трампового судноплавства.

Лінійне судноплавство являє собою таку форму транспортних послуг, яка забезпечує регулярні перевезення за оголошеним розкладом між наперед установленими портами. Вантажним потоком лінійного судноплавства, в основному є генеральні вантажі. При лінійному суднопластві перевозять невеликі партії вантажів, загалом, це готові вироби і напівфабрикати.

Морське сполучення між певними портами називається лінією. Розрізняють такі типи ліній:

- односторонні – характерним є те, що на таких лініях працюють судна лише однієї країни чи однієї судноплавної компанії;
- двохсторонні, на яких працюють судна двох країн або двох судноплавних підприємств;
- конференціальні, при такому типі ліній працюють судна двох чи більше

компаній з одної чи різних країн.

Головне призначення конференційних ліній полягає у встановленні однакових тарифів і умов перевезення для всіх учасників перевезень. Відповідно до Кодексу проведення лінійних конференцій, що був розроблений в рамках ООН у 1974 році, конференція - це група, яка складається з двох чи більше перевізників, які надають послуги по міжнародних лінійних перевезеннях у визначеному напрямку.

Коносамент - це головний документ у морських перевезеннях, який видається судновласником (капітаном) вантажовідправнику в свідчення прийняття вантажу для перевезення морським шляхом.

Коносамент виконує такі основні функції:

- 1) засвідчує прийняття вантажу для перевезення;
- 2) виступає товаросупроводжуючим документом, адже надає право на одержання вантажу тому, на кого він був виписаний;
- 3) засвідчує про укладання договору перевезення вантажу морським шляхом, по якому перевізник зобов'язується доставити вантаж проти надання документів.

Коносамент містить дані про назву судна, його власника, тоннаж судна, назву портів завантаження й розвантаження, фрахтову суму та місце його оплати, кількість виданих екземплярів, у тому числі оригіналів, та ін. Право підпису коносаменту має капітан чи судноплавний агент.

Коносамент може бути таких видів: іменний (зазначає одержувача вантажу), на пред'явника (видається за «наказом відправника» або за «наказом одержувача»). Коносамент може бути прямий і транзитний. Прямий коносамент - без перевалки, а транзитний передбачає в собі перевалку на шляху просування вантажу.

За правилом, виписується три оригінальних екземпляри та декілька копій коносаменту, проте лише один з оригіналів може бути супроводжуючим документом.

Трампове судноплавство – це форма організації судноплавства, в якому судна здійснюють нерегулярні рейси. Вони не мають чіткого розкладу і направляються судновласником туди, де є попит на тоннаж і пропозиції вантажів. Як правило, трампове судноплавство займається перевезенням окремих видів масових вантажів (ліс, руда, вугілля, нафта, зерно, нафтопродукти, добрива, цемент і т.д.). Але при необхідності можна перевозити генеральні вантажі упаковані чи не упаковані (обладнання, металовироби, сільгосптехніку, автомобілі, хімікати, вагони та ін.).

Сам договір на перевезення вантажу у трамповому судноплавстві підписують у формі чартеру. Чартер відіграє основну роль у регулюванні сторін у трамповому судноплавстві. Тут коносамент виступає документом, що доповнює його. Основними пунктами чартерного договору є: час і місце підписання чартера; повна назва сторін; назва й опис судна; місцезнаходження судна на момент складення договору; вид вантажу й спосіб його перевезення; умови завантаження і розвантаження, враховуючи демередж (штраф за простій судна більше строку) і диспачу (винагорода, виплачена перевізником фрахтователю за більш швидке завантаження в порівнянні зі встановленими нормами); порядок виплати фрахта та ін.

У практиці морського судноплавства широко використовують типові договори перевезень, що одержали назву проформ-чартерів. На їх основі укладаються чартери та перевезення конкретних товарів у певному напрямку.

Залежно від фрахових угод розрізняють такі види чартера: рейсовий, тайм-чартер, бербоут-чартер, димайс-чартер. Плата за перевезення вантажу (фрахтувальник – фрахтовнику) трамповим судном складається в залежності від кон'юнктури ринку па транспортні послуги і встановлюється безпосередньо судновласником.

Міжнародні залізничні перевезення здійснюють на основі двосторонніх і багатосторонніх міждержавних угод, а також міжнародної залізничної накладної.

Залізнична накладна є договором перевезення, яка виконує функцію з підтвердження прийому вантажу до перевезення, товаросупроводжуючого документа і договору про перевезення.

Міжнародні угоди відіграють значну роль у регулюванні міжнародних залізничних перевезень, тому що вони визначають форму залізничної накладної.

У практиці міжнародної торгівлі широко використовують форму накладної, розроблену Міжнародною конвенцією з перевезень вантажів залізницею – МГК, яка з 1984 р. називається КОТІФ – (Угода про міжнародні вантажні перевезення). Учасниками КОТІФ є 33 держави. Це головним чином країни Європи, а також ряд країн Азії і Північної Африки.

Текст накладної за КОТІФ друкується на стандартних бланках зазвичай на двох мовах. Скріплена штампелем перевізника, вона супроводжує вантаж, а дублікат залишається у вантажовідправника.

Між колишніми соціалістичними країнами Європи й Азії було укладено багатосторонню конвенцію про міжнародну залізничну угоду (СМГС). З деякими доповненнями її використовують і в даний час. Учасниками є – країни СНД, колишні соціалістичні країни Азії (Китай, Північна Корея, Монголія, В'єтнам), Болгарія і Польща, Чехія, Угорщина, Румунія, Словачія.

Основне призначення СМГС заключається в тому, що для всіх залізниць – учасниць Угоди, вона встановлює єдині перевізні документи. Складається угода з 8 розділів, в яких регулюється весь комплекс питань транспортного процесу.

Укладання договору міжнародного перевезення вантажів за СМГС оформляється накладною єдиного зразка, що складається з 5 листків.

- 1) Оригінал накладної – супроводжує вантаж до станції призначення і видається одержувачу разом з 5-м листком.
- 2) Дорожня відомість – супроводжує вантаж до пункту призначення і залишається в пункті призначення.

3) Дублікат накладної – віддається відправнику після укладання договору перевезення.

4) Лист видачі вантажу – супроводжує відправлення до станції призначення і залишається в цьому пункті.

5) Лист повідомлення про прибуття вантажу – супроводжує відправлення до станції призначення і видається одержувачу разом з оригіналом накладної і вантажем. Крім того, необхідно заповнити додаткові екземпляри дорожньої відомості (для транзитних доріг і митних органів).

Відправник вантажу одночасно з поставкою вантажу до перевезення для кожного відправлення видає станції відправлення накладну і її дублікат.

Вони виконують різні функції. Накладна після нанесення штемпелю станції служить доказом укладання договору перевезення й основним перевізним документом. Дублікат накладної служить підтвердженням складання договору перевезення і розпискою залізниці в прийнятті вантажу до перевезення. Накладну і дублікат заповнює вантажовідправник. Накладна має заповнюватись з дотриманням всіх правил СМГС.

Окрім вище названих, в Україні діють й інші важливі угоди в галузі міжнародних залізничних перевезень.

Основні умови міжнародних автомобільних перевезень регулюються Конвенцією про договір міжнародних перевезень вантажів (КДПВ), укладений в Женеві в 1956 р., учасником якої був і СРСР.

Важливою особливістю автоперевезень в міжнародному сполученні є те, що на них поширюється міжнародно-правове регулювання в частині організації дорожнього руху [23].

Договір з перевезення оформлюється автодорожньою накладною. Повна її назва «міжнародна товаротransпортна накладна», проте в оперативній роботі вона відома під назвою накладна ЦМР (СМК). Її функції такі:

- 1) договір перевезення;
- 2) товаросупроводжуючий документ;
- 3) розписка перевізника.

Автодорожна накладна оформлюється у трьох екземплярах. У накладній вказується: дата відвантаження; назва вантажу, що підлягає перевезенню; ім'я й адреса перевізника; назва одержувача; строк доставки і розмір штрафу за затримку в доставці; вартість перевезення. Накладна підписується перевізником і вантажовідправником. Разом з автодорожньою накладною з вантажем рухаються товаросупроводжуючі документи, а саме, пакувальний лист, вивантажувальні специфікації, сертифікат якості та ін [24].

Автомобільний транспорт, здатний найефективніше забезпечити задоволення потреби зовнішньоторговельних організацій в перевезеннях товарів і вантажів, на сьогоднішній день займає одне з лідируючих місць по організації діяльності пов'язаної з перевезеннями, а також є одним з найнадійніших і оперативних способів доставки вантажів різного значення [4].

Перевезення вантажів повітряним транспортом оформлюється авіавантажною накладною, яка виконує функції:

- 1) договору про повітряне перевезення;
- 2) товаросупроводжуючого документа;
- 3) розписки аерофлоту в прийомі вантажу;
- 4) митної декларації.

Авіавантажна накладна виписується вантажовідправником у трьох екземплярах і вручається перевізнику разом з товарами. Перший екземпляр має помітку «для перевізника», підписує вантажовідправник; другий – «для одержувача», підпис ставить вантажовідправник з перевізником і відправляють з товарами; третій екземпляр з поміткою «для відправника» підписує перевізник і повертає вантажовідправнику після того, як товар прийнято. Крім авіавантажної накладної, з товаром прямують необхідні товаросупроводжуючі документи.

1.3. Методичні підходи щодо визначення оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій

В умовах інтенсивного розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень, актуальним стає питання визначення ефективності транспортного обслуговування підприємств. Сучасний підхід до оцінки економічної ефективності міжнародних перевезень ґрунтується на концепції загальних витрат перевезень. Згідно цієї концепції такі витрати включають всі витрати, необхідні для забезпечення потреб перевезення, а витрати на транспортне обслуговування є витратами, пов'язаними з наданням споживачеві комплексу послуг, супутніх продажу. При цьому транспортний сервіс орієнтований, перш за все, на забезпечення балансу між якістю обслуговування споживачів і супутніми витратами. Якість обслуговування – є ключем до комерційного успіху [27].

Модель розрахунку економічної ефективності транспортних операцій зображено на рис. 1.2.

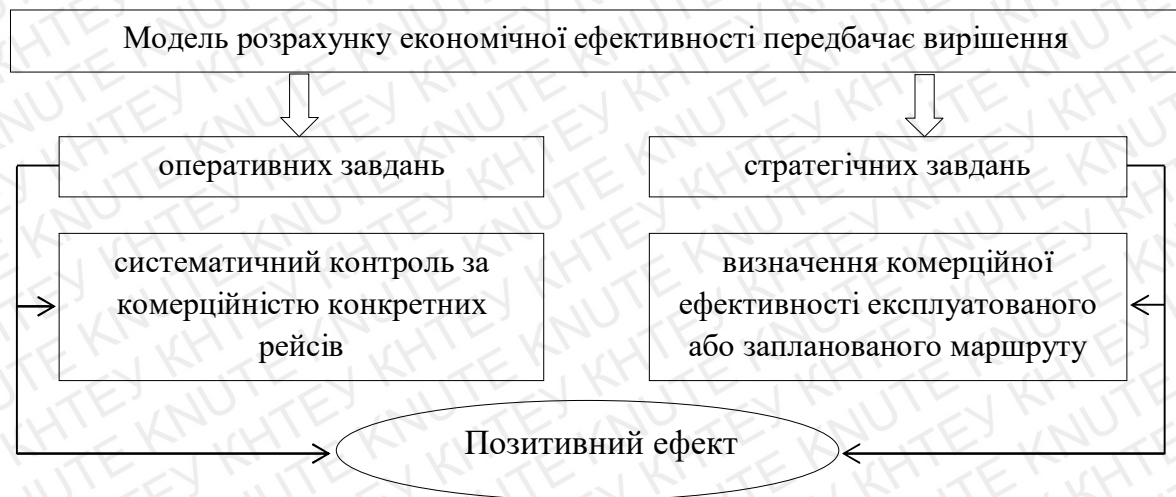


Рис. 1.2. Модель розрахунку економічної ефективності транспортних операцій

Джерело: сформовано автором за даними [35].

До спеціальних показників, що характеризують рівень організації транспортного обслуговування відносять:

1) Коефіцієнт технічної готовності рухомого складу автотранспорту, який характеризує частку технічно справних автомобілів у загальному парку автомобілів, що знаходяться на підприємстві:

$$K_{mz} = \frac{T_{az} - T_{ap} - T_{amo}}{T_{az}}, \quad (1.1)$$

де T_{az} – кількість автомобіле-днів в автопідприємстві;

T_{ap} – кількість автомобіле-днів в ремонті;

T_{amo} – кількість автомобіле-днів в технічному обслуговуванні.

2) Коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію характеризує ступінь ефективного використання рухомого складу і визначається за формулою:

$$K_{pc} = \frac{T_{az} - T_{ap} - T_{amo} - T_{anp}}{T_{az}}, \quad (1.2)$$

де T_{anp} – кількість втрачених автомобіле-днів через організаційно-технічні простой.

3) Коефіцієнт використання вантажопідйомності характеризує кількість вантажу, що припадає в середньому на одиницю вантажопідйомності транспортного засобу. Розрізняють статичний та динамічний коефіцієнти вантажопідйомності.

Статичний коефіцієнт використання вантажопідйомності визначається за кількістю перевезених вантажів, а динамічний – за кількістю виконаної роботи.

$$K_{ec} = \frac{Q_{\phi}}{Q_n}, \quad (1.3)$$

$$K_{ed} = \frac{B_{\phi}}{B_n}, \quad (1.4)$$

де Q_{ϕ} – фактично перевезена кількість вантажів, т,

Q_n – номінальна вантажопідйомність транспортного засобу, т;

B_{ϕ} – фактично виконана робота з вантажоперевезень, т-км;

B_n – номінальний обсяг роботи з вантажоперевезень, т-км.

4) Коефіцієнт нерівномірності перевезень характеризує повноту використання транспортних засобів і визначається за формулою:

$$K_{\text{м}} = \frac{Q_{\text{внп}}}{Q_{\text{вн}}}, \quad (1.5)$$

де $Q_{\text{внп}}$ – максимально можливий вантажопотік за даний період часу;

$\overline{Q_{\text{вн}}}$ – середній вантажопотік за той же період часу.

5) Коефіцієнт використання пробігу характеризує ефективність використання рухомого складу при перевезенні вантажів.

6) Коефіцієнт централізації транспортного обслуговування характеризує рівень використання централізованих транспортних засобів для транспортного обслуговування виробництва:

$$K_{\text{цп}} = \frac{O_{\text{цп}}}{O_{\text{м}}}, \quad (1.6)$$

де $O_{\text{цп}}$ – обсяг транспортного обслуговування, виконаного в централізованій формі, у прийнятих одиницях вимірювання (т, т-км, грн.);

$O_{\text{м}}$ – загальний обсяг транспортного обслуговування в прийнятих одиницях вимірювання.

Даний показник можна визначати в цілому або за окремими видами транспортного обслуговування.

Для оцінки ефективності використання транспортних засобів можна використати і загальноприйняті показники:

- 1) продуктивність праці;
- 2) собівартість перевезень та величину транспортних витрат, що приходить на одиницю виконуваних робіт.

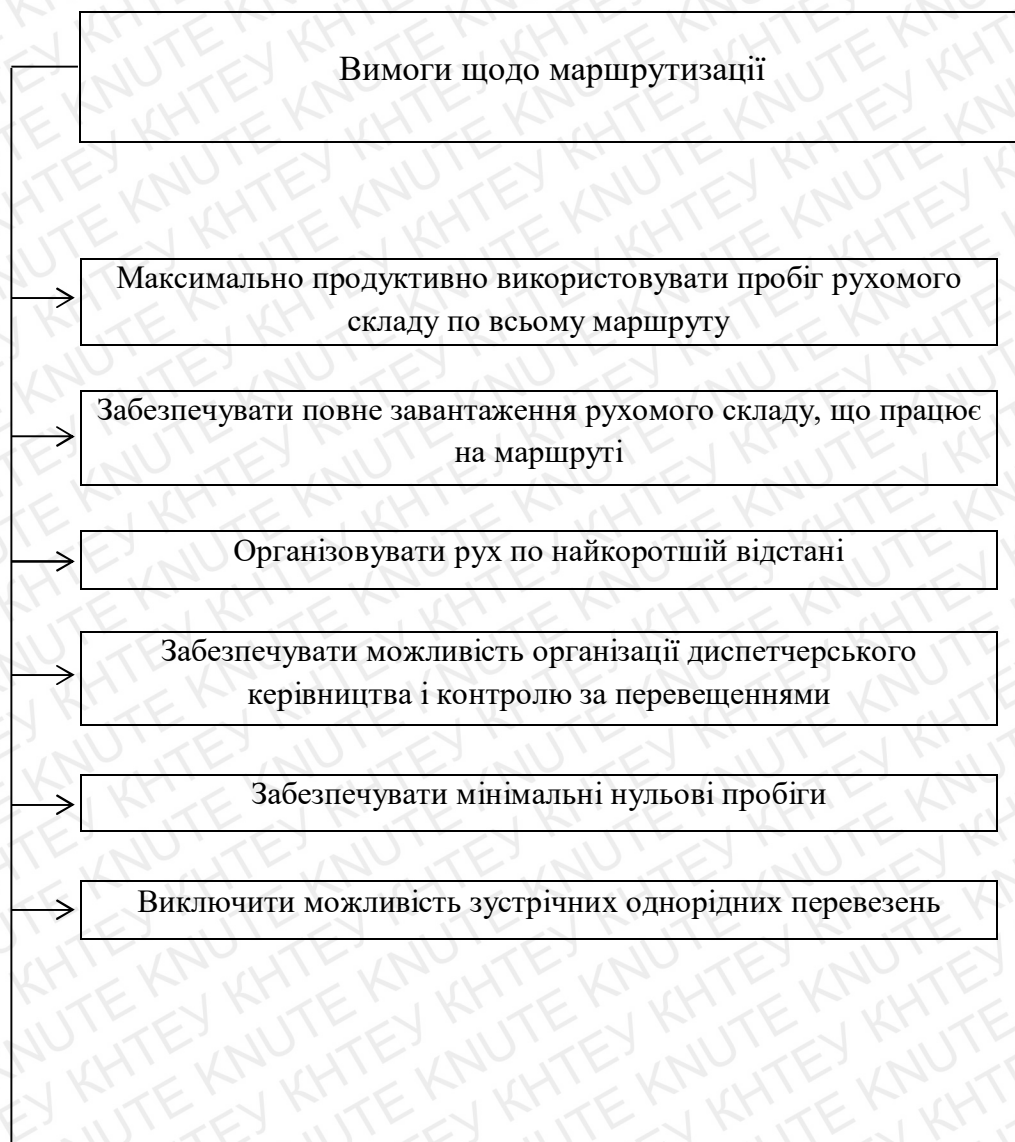
Аналіз названих показників дає можливість виявити резерви та накреслити напрямки можливого підвищення рівня організації та ефективності транспортного обслуговування виробництва.

В економічно розвинених країнах сформувалася система показників, що оцінюють її ефективність і результативність. До них відносяться:

- 1) економія загальних транспортних витрат;
- 2) підвищення якості сервісу міжнародних перевезень;

- 3) скорочення тривалості циклу перевезення;
- 4) підвищення продуктивності праці в системі міжнародних перевезень.

Досить важливим чинником для ефективності міжнародних транспортних операцій є маршрутизація перевезень, адже це найбільш досконалий спосіб організації матеріалопотоків вантажів з підприємств оптової торгівлі, що суттєво впливає на прискорення обігу автомобіля при раціональному і ефективному його використанні. Створення маршрутів дає змогу визначити обсяг перевезень вантажів зі споживацько-збутових підприємств, кількість рухомого складу, котрий використовується при перевезеннях, сприяє скороченню простою автомобілів під час навантаження та розвантаження, ефективному використанню рухомого складу і визволенню зі сфер оборту значних матеріальних ресурсів споживачів [55]. Вимоги щодо маршрутизації зображені на рис. 1.3.



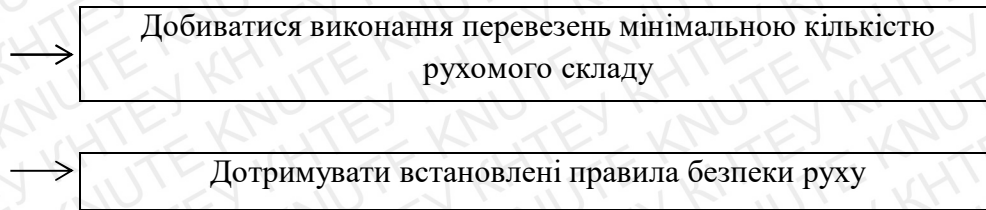


Рис. 1.3. Вимоги щодо маршрутизації

Джерело: сформовано автором за даними [35].

На сучасному етапі розвитку ринку транспортних послуг склалась ситуація, коли ефективність діяльності підприємства перш за все визначається ефективністю використання транспортного засобу, від якого залежить продуктивність праці, собівартість перевезень, величина прибутку та рівень рентабельності роботи транспортно-експедиційного підприємства [12]. Єдиного універсального критерію ефективності не існує. Отже, поняття ефективності використання вантажного транспортного засобу означає можливість здійснювати перевезення з найменшими матеріальними й трудовими витратами. Таким чином, ефективність транспортного засобу визначається, з одного боку, досконалістю його конструкції і її відповідністю умовам експлуатації (транспортним, дорожнім, кліматичним), а з іншого – організацією перевезень (тривалість добового часу в наряді, раціональна маршрутизація перевезень, організація і маршрутизація навантажувально-розвантажувальних робіт, тривалість простоїв при оформленні прийому і здачі вантажу, раціональна організація зберігання, технічного обслуговування та ремонту і т.д.). Для оцінки ефективності автомобільних перевезень пропонується основний узагальнюючий вимірник – собівартість перевезень та приведені витрати.

Мають місце також такі показники ефективності транспортного процесу, як собівартість, продуктивність рухомого складу, прибуток, рентабельність, якість перевезень, питомі витрати, доходи, приведені витрати, трудомісткість перевезень, продуктивність праці, своєчасність та тривалість доставки вантажів, збитки під час транспортування, продуктивність навантажувально-

розвантажувальних машин, енергоємність перевезень, матеріалоємність, екологічні фактори, безпека руху та ін.

З розвитком міжнародних перевезень, а саме із зростанням вимог як з боку споживачів транспортної продукції, так і з боку нормативного регулювання транспортних процесів, виділяється окрема група показників ефективності організації міжнародних вантажних перевезень (МВП). До них відносяться: коефіцієнт використання часу обігу та коефіцієнт використання часу водія. Актуальним є те, що наведені показники базуються на факторі часу, який має значний вплив саме при міжнародних перевезеннях [22].

Слід зауважити, що при оцінці ефективності МВП за допомогою економічних показників не в повній мірі відображаються витрати на здійснення конкретного окремого перевезення.

$$C = C_{\text{стек}} + C_{\text{гр}} + C_{\text{экол}} + C_{\text{инв}} + C_{\text{пр}}, \quad (1.7)$$

де C – витрати на здійснення конкретного перевезення, грн;

$C_{\text{стек}}$ – поточні витрати за період здійснення конкретного МВП, грн.;

$C_{\text{гр}}$ – витрати, пов'язані з характеристиками конкретного вантажу, грн.;

$C_{\text{экол}}$ – розмір платежів за викиди в атмосферу шкідливих речовин пересувними джерелами забруднення, грн.;

$C_{\text{инв}}$ – виплати за інвестиційними проектами, грн.;

$C_{\text{пр}}$ – загальногосподарські витрати підприємства, грн.

Оцінка ефективності МВП завжди суб'єктивна і залежить від того, в чий інтерес і з точки зору якого учасника перевезення вона здійснюється. З точки зору транспортно-експедиторського підприємства, чим вище рівень доходів, тим ефективніше організовано транспортне обслуговування клієнта. Доходи транспортного підприємства (ТП) – це витрати вантажовідправника, тому з точки зору власника вантажу ефективність перевезень тим вище, чим дешевше вони здійснюються. Для споживача ефективність перевезень визначається доступністю тарифу, забезпеченням збереження товару при транспортуванні та надійністю обслуговування. Для виконавця транспортних послуг з доставки товару ефективність перевезень тим вища, чим нижча їх собівартість, вищий

рівень оплати за послуги, що надаються, і менше можливих санкцій за невиконання своїх обов'язків [45].

Важливим критерієм, що дозволяє оцінити систему сервісу, як з позиції постачальника, так і з позиції одержувача послуг, є рівень перевізного обслуговування. Розрахунок даного показника виконують за формулою:

$$\eta = \frac{m}{M} * 100\%, \quad (1.8)$$

де η – рівень перевізного обслуговування;

m – кількісна оцінка обсягу логістичного сервісу, що фактично надається;

M – кількісна оцінка практично можливого обсягу логістичного сервісу.

Рівень обслуговування можна оцінювати також зіставляючи час на виконання послуг з перевезення вантажів, які надаються фактично в процесі постачання, з часом, який необхідно було б витратити для надання всього комплексу можливих послуг у процесі того ж постачання.

Розрахунок виконують за такою формулою:

$$\eta = \frac{\sum_{i=1}^n t_i}{\sum_{i=1}^N t_i}, \quad (1.9)$$

де N – кількість послуг, які теоретично можна надати;

n – фактична кількість наданих послуг;

t_i – час на виконання i -тої послуги.

Таким чином, в формулі (1.9) у чисельнику знаходиться загальний час, що фактично витрачається на виконання послуг, а у знаменнику – час, який теоретично може бути витрачений на виконання всього комплексу можливих послуг.

Для визначення доцільного рівня обслуговування необхідно прослідкувати залежність витрат від величини рівня обслуговування.

Починаючи від 70% і вище, витрати сервісу зростають залежно від рівня обслуговування, а при рівні обслуговування 90% і вище сервіс стає не вигідним.

При підвищенні рівня обслуговування від 95 до 97% економічний ефект підвищується на 2%, а витрати зростають на 14% [14].

З іншого боку, зниження рівня обслуговування призводить до збільшення втрат, викликаних погіршенням якості сервісу.

Таким чином, зростання конкурентоспроможності компанії, зумовлюється зростанням рівня обслуговування, супроводжується, з одного боку, зниженням витрат на ринку, а з іншого – підвищенням витрат на сервіс.

Для визначення оптимального рівня обслуговування здійснюється своєрідне балансування витрат, доходів і прибутку, реалізується принцип компромісного рішення, при якому фірми прикладають зусилля, щоб досягти найкращого співвідношення між цінами і рівнем обслуговування, між витратами і доходами. По суті, ця процедура зводиться до того, що зіставляються витрати, пов'язані із збільшенням рівня обслуговування, з втратами доходів на ринку продажів, які зростають при зменшенні числа послуг. У результаті балансування знаходиться деякий оптимум рівня обслуговування. Клієнт несе втрати залежно від рівня обслуговування [56].

Внаслідок труднощів пошуку і практичної реалізації оптимального рівня обслуговування посередницькі фірми і їх клієнтура орієнтуються на «достатньо хороші рішення» – на задовільний баланс витрат і доходів. Часто при визначенні масштабів послуг на вимогу споживачів виходять з обмежених бюджетних можливостей споживача і деякого граничного рівня сервісу.

Для оцінки рівня обслуговування міжнародних перевезень вибираються найбільш значущі види послуг, тобто послуги, надання яких пов'язане із значними витратами, а ненадання з істотними втратами на ринку.

Отже, ключовим чинником забезпечення ефективності транспортного обслуговування міжнародних перевезень є наявність точної і об'єктивної оцінки його результатів. Аналіз показників оцінки ефективності міжнародних вантажних перевезень дозволив відмітити як позитивні сторони, наприклад, урахування фактору часу, так і негативні – неврахування технології конкретного перевезення на витрати щодо його здійснення. Запропонований

критерій оцінки ефективності міжнародних вантажних перевезень дозволяє оцінити витрати споживача транспортних послуг на конкретне перевезення, враховуючи технологію його здійснення. Критерієм, що дозволяє оцінити систему сервісу, як з позиції постачальника, так і з позиції одержувача послуг, є рівень транспортного обслуговування. Однак, транспортні витрати і сервіс, як правило перебувають у прямо пропорційній залежності. Якісний сервіс завжди є досить дорогим, і зростання витрат, зазвичай, тільки поліпшує його.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

Розглянувши теоретичні основи оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій можемо зробити такі висновки.

Транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності – це система технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних чинників, методів управління транспортними операціями у сфері виробництва, обігу і споживання товарів, що переміщуються між країнами.

При здійсненні доставки товарів від продавця до покупця важливе значення мають питання організації доставки в залежності від видів транспорту (морські, автомобільні, залізничні та повітряні перевезення).

Було проаналізовано детально кожен вид перевезення транспортом.

Ключовим чинником забезпечення ефективності транспортного обслуговування міжнародних перевезень є наявність точної і об'єктивної оцінки його результатів. Аналіз показників оцінки ефективності міжнародних вантажних перевезень дозволив відмітити як позитивні сторони, наприклад, урахування фактору часу, так і негативні – неврахування технології конкретного перевезення на витрати щодо його здійснення. Запропонований критерій оцінки ефективності міжнародних вантажних перевезень дозволяє оцінити витрати споживача транспортних послуг на конкретне перевезення, враховуючи технологію його здійснення. Критерієм, що дозволяє оцінити систему сервісу, як з позиції постачальника, так і з позиції одержувача послуг, є

рівень транспортного обслуговування. Варто зазначити, що ефективність діяльності експедиторського підприємства, перш за все, визначається ефективністю використання вантажного транспортного засобу, тобто можливість здійснювати перевезення з найменшими матеріальними й трудовими витратами. Однак, транспортні витрати і сервіс, як правило, перебувають у прямо пропорційній залежності. Якісний сервіс завжди є досить дорогим, і зростання витрат, зазвичай, тільки поліпшує його.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ОЦІНКИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ НА ПІДПРИЄМСТВІ ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

2.1. Аналіз показників фінансово-господарської діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Виробничо-рекламна компанія ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» (AllPrint Ltd.) – велике багатoproфільне підприємство, що представляє собою єдину команду, злагоджено працюючу на рекламному ринку з 1995 року.

Наявність власних виробничих потужностей, передових технологій та високоякісних матеріалів, суміщених з оригінальними ідеями по дизайну, дозволяє виготовляти рекламну продукцію найвищої якості, великих тиражів в найкоротші терміни і за доступними цінами.

Клієнтами і партнерами ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є різні організації: урядові – МЗС України, СБУ, секретаріат Президента, податкова і митна служби України, міністерства, іноземні посольства і представництва, партії та рухи, навчальні заклади, телеканали, провідні фінансові групи, а також виробники, такі як Robert Bosch ltd, Nemiroff, Tikkurila, Лукойл, Нафтогаз України, ТНК і багато інших. Понад 10000 підприємств за роки роботи замовили прапори у ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

Основними партнерами є багато київських і регіональних рекламних агентств, з якими склалися міцні партнерські відносини. Понад п'ятдесят

реklamних агентств України – постійні замовники продукції ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

З кожним роком ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» освоює нові й удосконалює відпрацьовані технології, покращує якість продукції, випускає нові види виробів.

В сфері цінової політики на продукцію постійно відбуваються коригування, з метою її доступності для будь-якої категорії клієнтів. Купити прапори у виробника це значить не витратити час і гроші на посередників.

ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є товариством з обмеженою відповідальністю – господарське товариство, засноване декількома особами, статутний капітал якого поділений на частки, розмір яких встановлений статутом. При цьому, ТОВ несе відповідальність всім своїм майном.

Учасники товариства не відповідають за зобов'язаннями товариства і несуть ризик збитків, пов'язаних з діяльністю товариства, у межах вартості їх вкладів. Учасники ТОВ, які не повністю внесли свої вклади, несуть солідарну відповідальність за зобов'язаннями товариства в межах вартості невнесеної частини вкладу кожного з учасників.

До складу персоналу ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» входять: директор; головний бухгалтер; заступник директора; менеджер по збуту; два дизайнера; оператор комп'ютерного набору; два інженери; завідуючий господарством; три сторожі; майстер-ремонтник; два водія.

Організаційна структура ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має три відокремлені підрозділи (рис. 2.1).

Робота на даному підприємстві поділена між підрозділами та окремими виконавцями; щоб досягти загальної мети діяльності, необхідно координувати їхні дії, тому виникає потреба у відокремленні управлінської праці від виконавчої.

Управління підприємством здійснюється відповідно до статуту, що визначає органи управління, порядок їх формування, компетенцію та повноваження трудового колективу і його виборних органів, а також визначає структуру управління.

Збори учасників обирають голову ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на строк ними встановлений. Збори скликає голова товариства. Збори вважаються повноважними, якщо на них присутні учасники, які володіють у сукупності більш як 60% голосів, а з питань, які потребують одностайності – всі учасники. Збори учасників скликаються не менш як два рази на рік. Учасники Товариства, що володіють у сукупності більш як 20% голосів, мають право вимагати скликання позачергових зборів у будь-який час і з будь-якого приводу.



Рис. 2.1. Організаційна структура ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Джерело: сформовано за даними підприємства

Управління поточною діяльністю ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» здійснюється виконавчим органом – директором. Директор призначається зборами учасників на строк ними визначений. З директором укладається трудовий договір (трудовий договір може укладатися у формі контракту).

Апарат ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» формується директором. Директор вирішує всі питання діяльності Товариства, крім тих, що належать до виключної компетенції зборів учасників. Директор підзвітний зборам учасників, несе перед ними відповідальність за виконання їх рішень.

Контроль за фінансовою та господарською діяльністю виконавчого органу ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» здійснюється Ревізійною комісією. Голова та члени

Ревізійної комісії призначаються зборами учасників товариства з їх числа в кількості 3-х осіб. Директор не може бути членом Ревізійної комісії.

Товариство, згідно чинного законодавства України, для перевірки і підтвердження річної бухгалтерської звітності залучає аудиторські фірми або окремих аудиторів.

Структура управління ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» представлена на рис. 2.2.

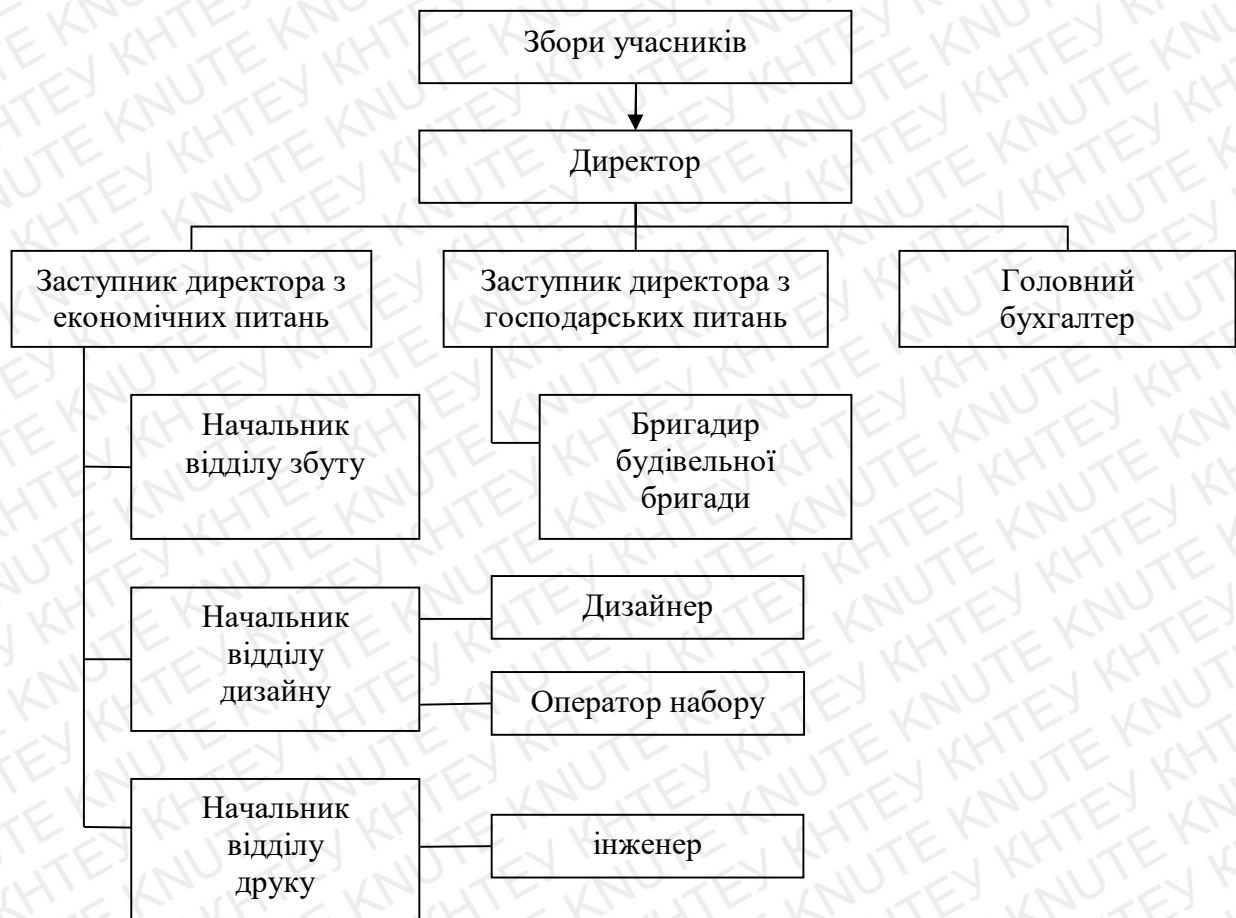


Рис. 2.2. Структура управління ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Джерело: сформовано за даними підприємства

Розглянувши структуру управління підприємством, видно що зв'язки на фірмі є лінійними, а отже відсутні множинність підпорядкувань, дублювання розпоряджень різними керівниками і т.п.

Генеральному директору підпорядковується заступник з економічних питань, заступник з господарських питань і головний бухгалтер.

У підпорядкуванні у заступника з економічних питань перебувають:

– начальник відділу збуту. Його обов'язки полягають у прийнятті замовлення, доведення його до виконавця, погодження макету з замовником, видача готової продукції останньому і ін. Менеджер являється обличчям фірми для клієнта, а для самої фірми – представником клієнта;

– начальник відділу дизайну, у підпорядкуванні якого перебувають два дизайнери та оператор з комп'ютерного набору, які розробляють макети, займаються написанням рекламних текстів, оформленням позитивів для подальшого друку;

– начальник відділу друку із двома інженерами займається виробничою діяльністю.

Заступника директора з господарських питань було призначено у зв'язку з придбанням у 2017 р. будинку, який потребував капітального ремонту. Він очолює всі роботи, пов'язані з ремонтом та охороною будинку.

Кінцевий результат роботи підприємства оцінюється рівнем ефективності його господарської діяльності: загальним обсягом одержаного прибутку та в розрахунку на одиницю ресурсів. Прибуток та відносний показник прибутку – рентабельність є основними показниками ефективності роботи підприємства, які характеризують інтенсивність господарювання. Життєдіяльність підприємства багато в чому залежить саме від того, якою мірою забезпечена фінансова віддача ресурсів та наскільки досягається рівень прибутковості в процесі формування витрат [9].

При аналізі ефективності господарської діяльності за показниками фінансової звітності були поставлені такі основні завдання: вивчити обсяг і структуру абсолютної величини чистого прибутку підприємства; визначити показники відносної прибутковості або рентабельності, котрі можна поділити на дві групи: показники прибутковості вкладених коштів (ресурсів) у підприємницьку діяльність (активи підприємства) та прибутковості понесених підприємством витрат в процесі господарювання.

Дослідження цих показників разом дає змогу комплексно оцінити ефективність господарської діяльності підприємства.

Розглянемо аналіз фінансово-господарського стану ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на основі балансу та звіту про фінансові результати за 2013–2017 роки (додаток А, Б). Для проведення порівняльного аналізу основних фінансово-господарських показників виберемо за базу 2013 рік, відносно якого будемо визначати відхилення основних показників господарської діяльності підприємства (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Динаміка виробничого потенціалу ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за 2013–2017 роки, тис.грн

№ з/п	Показники	На 31.12.					Відхилення 2017 р. до 2013 р.	
		2013	2014	2015	2016	2017	+/-	%
1.	Статутний капітал	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0	0
2.	Основні засоби: залишкова вартість	701,5	787,7	5740,2	5228,2	6003,7	5302,2	855,8
	первісна вартість	720,3	809,4	6274,5	6836,7	7089,4	6369,1	984,2
	знос	18,9	21,3	534,3	1608,5	1954,3	1935,4	10340,2
3.	Запаси	792,2	890,1	475,2	913,2	1008,7	216,5	127,3
4.	Інша поточна дебіторська заборгованість	332,4	373,5	867,6	1974,1	2077,3	1744,9	624,9
5.	Грошові кошти	30,4	34,2	739,0	1230,0	496,8	466,4	1634,2
6.	Інші оборотні активи	200,8	225,6	597,2	1162,8	1987,5	1786,7	989,8
7.	Середньооблікова кількість працівників, осіб	48	45	48	42	50	2	-

Джерело: розраховано за даними підприємства (додаток А)

Аналізуючи таблицю 2.1, спостерігається значне збільшення запасів на підприємстві, що загалом свідчить про зростання виробничого потенціалу ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», інша поточна заборгованість теж значно зросла за аналізований період.

У 2017 році грошові кошти та їх еквіваленти на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» були збільшені у 16 разів, що свідчить про розширення діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

Проведемо аналіз показників фінансово-економічних результатів

діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» та відобразимо результати аналізу в таблиці 2.2.

За даними таблиці 2.2 слід відзначити, що виручка від реалізації продукції була збільшена на 37857,83 тис. грн. або на 1046,2%, собівартість реалізації продукції – збільшилася майже у 10 разів або на 23584,9 тис. грн., а фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування та чистий прибуток мали зменшення.

Зміна даних показників економічної результативності свідчить про розширення господарської діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за рахунок розширення номенклатури, підвищення ціни на продукцію та про стратегічну політику завоювання нових ринків збуту.

Таблиця 2.2

Динаміка фінансово-економічних результатів діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за 2013–2017 роки, тис.грн

№ з/п	Показники	Роки					Відхилення 2017 р. до 2013 р.	
		2013	2014	2015	2016	2017	+/-	%
1.	Чистий дохід від реалізації продукції	3969,5	4406,4	17971,5	32175,1	41527,3	37857,8	1046,2
2.	Собівартість реалізованої продукції	2563,3	3767,3	16388,9	23044,4	26148,2	23584,9	1020,1
3.	Інші операційні доходи	69,0	-	357,9	1390,7	2078,3	2009,3	3012,0
4.	Інші операційні витрати	143,5	367,0	1882,4	10448,4	6473,6	6330,1	4511,2
5.	Фінансові результати до оподаткування	201,2	272,1	58,1	76,2	157,3	-43,9	78,2
6.	Чистий прибуток (збиток)	165,3	220,4	47,6	76,2	107,8	-57,5	65,2

Джерело: розраховано за даними підприємства (додаток Б)

Основними шляхами зниження витрат та зростання прибутку для ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» може бути:

– зниження матеріальних витрат на одиницю продукції. Оскільки в більшості галузей промисловості вони займають високу питому вагу в структурі витрат на виробництво, то навіть незначне заощадження матеріальних витрат при виробництві одиниці продукції дає певний ефект в цілому по підприємству;

- зниження витрат на оплату праці на одиницю продукції;
- скорочення адміністративно-управлінських витрат;
- ліквідація непродуктивних витрат і втрат;
- застосування ресурсозберігаючої технології, що забезпечує економію матеріалів та енергії;
- запровадження ефективних систем внутрішньовиробничих економічних відносин, що сприяють економії всіх видів ресурсів, підвищенню якості продукції;
- раціоналізація організаційної структури системи управління виробництвом з метою скорочення витрат на управління, підвищення його ефективності тощо.

Проаналізуємо показники ліквідності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Динаміка ліквідності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за 2013–2017 роки

№ з/п	Показники	Нормат. значен.	На 31.12.					Відхилення 2017 р. до 2013 р.
			2013	2014	2015	2016	2017	
								+/-
1.	Загальний коефіцієнт покриття	>2	0,63	0,63	0,41	0,56	0,63	0,00
2.	Коефіцієнт швидкої ліквідності	>0,8	0,26	0,26	0,36	0,49	0,56	0,30
3.	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	>0,2	0,01	0,01	0,08	0,01	0,03	0,02

Джерело: розраховано за даними підприємства

В таблиці 2.3 загальний коефіцієнт покриття показує частку поточних

зобов'язань, що може бути покрита поточними активами. У 2017 році загальний коефіцієнт покриття в порівнянні до 2013 року не змінився, що свідчить про незмінні показники платоспроможності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» в цілому, а так як показник менше нормативного, що означає про не покриття поточних зобов'язань підприємства.

Коефіцієнт швидкої ліквідності (миттєвої ліквідності), є проміжним коефіцієнтом покриття і показує яка частина поточних активів з відрахуванням запасів і дебіторської заборгованості, платежі по який очікуються не більш як через рік після звітної дати, покривається поточними зобов'язаннями. У 2017 році коефіцієнт швидкої ліквідності був зменшений на 0,30, що є позитивною тенденцією, оскільки коефіцієнт наближається до нормативного значення. Для покращення коефіцієнту швидкої ліквідності необхідно збільшити найбільш ліквідні активи (кошти у національній та іноземній валюті), або зменшити поточні зобов'язання (зобов'язання, які будуть погашені протягом операційного циклу підприємства або повинні бути погашені протягом дванадцяти місяців, починаючи з дати балансу).

Коефіцієнт абсолютної ліквідності показує, яку частину короткострокових пасивів підприємство може одномоментно погасити. Для нормального функціонування підприємства, він має знаходитись у межах, що становлять 20–50% поточних пасивів.

Розрахунки показали, що ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має низький рівень абсолютної ліквідності і змінюється періодами. У 2013 році ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» мав змогу погасити лише 0,01% короткострокових пасивів, у 2017 році його спроможність була підвищена до 0,03%. Коефіцієнт абсолютної ліквідності не відповідає нормативному значенню.

Визначальною характеристикою фінансового стану суб'єкта господарювання є його платоспроможність. Платоспроможність визначається здатністю суб'єкта господарювання до швидкого погашення своїх короткотермінових зобов'язань. В оцінках фінансового стану не варто ототожнювати платоспроможність з ліквідністю активів. Платоспроможність

розглядається у ширшому значенні якості фінансового стану, ніж ліквідність, оскільки передбачає не лише здатність конвертування оборотних активів у засоби платежу, а й можливість забезпечення фінансової стійкості.

В табл. 2.4 розглянемо показники платоспроможності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за 2013-2017 роки.

Таблиця 2.4

Динаміка показників платоспроможності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за 2013-2017 рр.

Показники	На 31.12.					Відхилення 2017 р. до 2013 р., +/-
	2013	2014	2015	2016	2017	
1. Коефіцієнт автономії	0,11	0,12	0,02	0,04	0,04	-0,07
2. Коефіцієнт фінансування (співвідношення залученого та власного капіталу)	7,71	7,52	62,39	26,42	24,68	16,97
3. Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	-0,58	-0,58	-1,55	-0,69	-0,58	0,00
4. Коефіцієнт довгострокових зобов'язань	0,00	0,00	3,10	-1,29	-0,39	-0,39
5. Коефіцієнт поточних зобов'язань	1,00	1,00	0,95	1,05	1,01	0,01

Джерело: розраховано за даними підприємства

Коефіцієнт автономії ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» показує, що частка активів власників у загальній сумі активів невелика і має тенденцію до зменшення, тобто фінансовий стан підприємства є нестабільним. Значно зменшилася частка запасів у загальній сумі активів, про що свідчить коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами. Коефіцієнт довгострокових зобов'язань знизився в 2017 році на 0,39 пункти в порівнянні з 2013 роком, а коефіцієнт поточних зобов'язань навпаки збільшився на 0,01 пункти в 2017 році в порівнянні до базового 2013 року.

Стабільність фінансового стану підприємства в умовах ринкової

економіки обумовлена значною мірою його діловою активністю. Ділова активність підприємства у фінансовому аспекті проявляється, насамперед, у швидкості обороту його коштів. Аналіз ділової активності полягає в дослідженні рівнів і динаміки різноманітних коефіцієнтів оборотності.

Показники ділової активності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» представлено в табл. 2.5.

Таблиця 2.5

Динаміка показників ділової активності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за 2013-2017 рр.

Показники	Роки					Відхилення 2017 р. до 2013 р., +/-
	2013	2014	2015	2016	2017	
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	1,68	1,53	3,50	3,05	2,55	0,87
Тривалість обороту оборотних активів	217,26	238,56	104,29	119,67	143,14	-74,12
Частка оборотних засобів в активах	0,56	0,56	0,39	0,57	0,61	0,05
Чистий оборотний капітал	278,8	320,4	605,6	-128,6	409,0	130,2

Джерело: розраховано за даними підприємства

Дані табл. 2.5 свідчать, що коефіцієнт оборотності оборотних активів у 2017 році збільшився на 0,87 порівняно з 2013 роком, що показує про збільшення використання виробничих ресурсів. Тривалість обороту навпаки зменшилася у 2017 році в порівнянні з 2013 роком на 74,12 тис. грн., що показує зменшення тривалості обороту коштів на підприємстві.

Частка оборотних засобів в активах має тенденцію до збільшення в 2017 році в порівнянні до 2013 року на 0,05. Це означає, що відбувалося інвестування коштів, але цьому показнику краще зменшуватися чим збільшуватися.

Чистий оборотний капітал збільшився на 130,2 тис. грн. у 2017 році в порівнянні з 2013 роком, це означає, що підприємство погасило свої короткострокові зобов'язання.

Показник прибутку як абсолютна величина лише кількісно оцінює економічний ефект від її здійснення.

Для оцінки ефективності господарської діяльності підприємства застосовується відносний показник – рентабельності.

Показники ефективності господарської діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за 2013-2017 роки (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Динаміка показників ефективності господарської діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за 2013-2017 рр., %

Показники	Роки					Відхилення 2017 р. до 2013 р., +/-
	2013	2014	2015	2016	2017	
1	2	3	4	5	6	7
1. Рентабельність господарської діяльності	7,43	5,57	0,32	0,23	0,48	-6,95
2. Валова рентабельність (прибутковість) виручки від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	5,07	6,18	0,32	0,24	0,15	-4,92.
3. Чиста рентабельність виручки від реалізації продукції	4,16	5,00	0,26	0,24	0,26	-3,90
4. Рентабельність активів	2,05	2,14	0,20	0,18	0,20	-1,85
5. Рентабельність власного капіталу	15,62	18,39	5,09	7,75	5,17	-10,45

Джерело: розраховано за даними підприємства

Рентабельність господарської діяльності підприємства ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» в 2017 році зросла в порівнянні з 2013 роком на 6,95% і становить 0,48%. Валова рентабельність ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за три роки набула тенденцію до зменшення, що свідчить про рівень не окупності виробничих витрат.

Чиста рентабельність виручки від реалізації продукції в 2017 році дорівнювала 0,26%, а в 2013 році 4,16%, тобто відбулося значне зниження комерційної рентабельності на 3,90% в 2017 році в порівнянні до 2013 роком, що означає ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» отримало прибутки, але вони зменшилися.

Коефіцієнт рентабельності активів в період з 2013-2017 року мав тенденцію до зменшення, що свідчить про зменшення ефективності використання активів підприємства.

Коефіцієнт рентабельності власного капіталу в період 2013-2017 року мав тенденцію також до спаду, що свідчить про неефективне вкладання коштів до даного підприємства.

2.2. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

На сьогоднішній день прагнення підприємствами отримати набагато більший прибуток, спонукає підприємства виходити на зовнішній ринок. Згідно з українським законодавством, підприємства мають право самі обрати форми, методи та обсяг праці на зовнішніх ринках.

За останні декілька років підприємство ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» набуло досвіду здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

Проаналізуємо зовнішньоекономічну діяльність підприємства ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має лідируюче положення на ринку та є одним із найкращих підприємств поліграфічної продукції в м. Києві та Київській області, здійснює виготовлення прапорів, прапорців та вимпелів, аксесуарів, промоодягу, спортивного одягу, сувенірів, машинної вишивки. Діюча у ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» система якості повністю відповідає ISO 9001 – модель гарантії якості; ISO 9002 – модель гарантії якості при доведенні до споживача і обслуговуванні. ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має сертифікат, що дає право використання офіційної монограми Американського інституту (API) при виготовленні прапорів, прапорців, вимпелів та аксесуарів відповідно до вимог стандартів API Specification. Товари підприємства, які експортуються до країн СНД та Європи, мають сертифікати якості та відповідності.

На даний час головну частку всього експорту на підприємстві складає машинна українська вишивка. Спершу підприємство ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» експортувало свої товари в країни СНД, на сьогоднішній день почало займати

та заповнювати ринки Європи. А завдяки проведенню в державі масштабних заходів, а особливо пісенного конкурсу Євробачення, а цього річ фінал Ліги Чемпіонів 2018, за рахунок цього мали попит на машинну українську вишивку в більшій мірі. Закордоні фірми почали звертати увагу на продукцію підприємства ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» і уклали контракти про співробітництво.

Підприємство ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» уклало угоду із представниками литовської фірми «Масі» у 2013 р. щодо виготовлення прапорців та машинної вишивки. Через фірму «Масі» дані товари ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» стали відомими литовському споживачеві.

Таким чином, товарну структуру експорту представимо у табл. 2.7.

Таблиця 2.7

Структура експорту продукції ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на зовнішніх ринках, %

Торгівельні партнери	Роки					Відхилення 2017 р. до 2013 р., +/-
	2013	2014	2015	2016	2017	
Польща	12,9	12,0	10,1	7,1	5,2	-7,7
Румунія	8,5	4,9	4,3	4,2	2,4	-6,1
Білорусь	25,3	27,6	28,2	29,5	31,1	+5,8
Литва	30,8	32,1	33,5	35,1	36,7	+5,9
Інші країни	22,5	23,4	23,9	24,1	24,6	+2,1
Всього	100	100	100	100	100	

Джерело: розраховано за даними підприємства

За даними таблиці 2.7, обсяги експорту продукції ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» зменшилися до таких країн як Румунія та Польща. Експорт до Румунії знизився на 6,1%, а до Польщі на 7,7%. Це пов'язано із погіршенням фінансової дисципліни партнерів ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» у Румунії та Польщі – затримка платежів, невиконання договірних відносин.

Також можна сказати, що найбільшим партнером є Литва. Станом на 2017 рік, у загальній частці експорту Литва займає 36,7%. На другому місці щодо обсягів експортованої продукції знаходяться Білорусь, адже у 2017 році у загальній частці експорту має значення 31,1%.

Аналіз географічної структури експорту дозволяє зробити наступний висновок, що найбільш зацікавлені в товарах підприємства ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є такі країни, як Литва та Білорусь.

На рис. 2,3 графічно зображено географічну структуру експорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

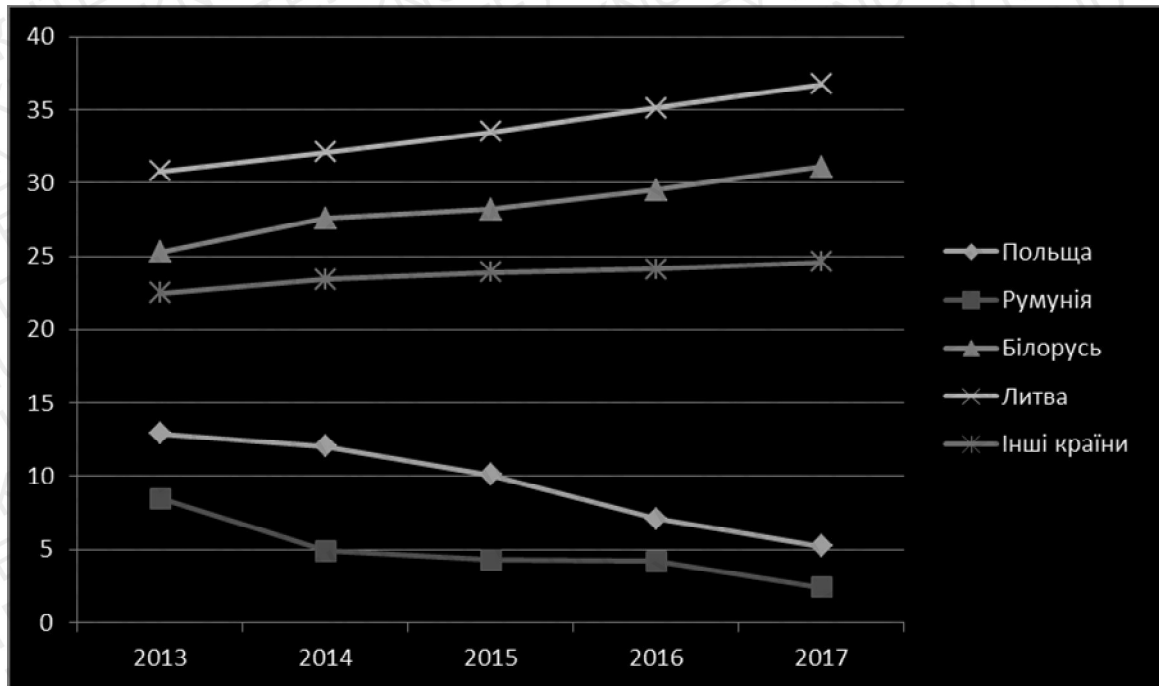


Рис. 2.3. Географічна структура експорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», %

Джерело: сформовано автором за даними підприємства

Проаналізувавши структуру експорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» можна стверджувати, що він займає важливе місце у діяльності підприємства, тому для більш повного аналізу визначимо, яку структуру має експорт товарів у загальному обсязі на підприємстві (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Структура експорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», %.

Товари	Роки					Відхилення 2017 р. до 2013 р., +/-
	2013	2014	2015	2016	2017	
Прапори	7,7	6,8	7,9	10,3	9,8	+2,1
Прапорці та вимпела	5,7	6,7	7,6	10,5	11,8	+6,1

Акcesуари та сувеніри	15,4	16,1	15,7	14,3	14,6	-0,8
Промоодяг	26,1	25,9	24,2	21,6	22,1	-4,0
Спортивний одяг	10,2	9,1	11,6	10,8	8,5	-1,7
Машина вишивка	34,9	35,4	33,0	32,5	33,2	-1,7
Всього	100	100	100	100	100	-

Джерело: розраховано за даними підприємства

Виходячи з табл. 2.8, досліджуване підприємство має досить широкий асортимент продукції, але найбільшим попитом на зовнішньому ринку користується машинна вишивка та промоодяг. Це означає, що підприємство ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має високоякісну продукцію та помірні ціни на запропоновані товари в порівнянні із закордонними конкурентами.

Як видно з аналізу експортної діяльності підприємства, ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має сприятливий клімат для здійснення успішної підприємницької діяльності, як на внутрішньому так і на зовнішньому ринку та користується повагою серед своїх закордонних та вітчизняних партнерів. На рис. 2.4 наочно зображено товарну структуру експорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

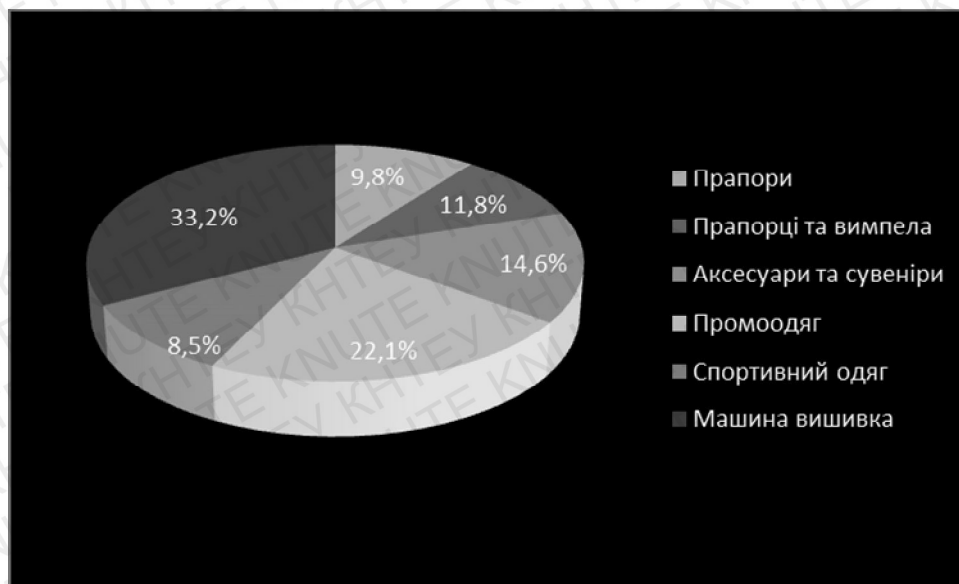


Рис. 2.4. Товарна структура експорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за 2017 рік

Джерело: сформовано автором за даними підприємства

Отже, станом на 2017 рік основна продукція, яку реалізує підприємство

на зовнішньому ринку є машинна вишивка, 33,2% та промоодяг – 22,1%, але найменшу частку товарної структури експорту складають прапори, прапорці та вимпела і спортивний одяг.

Основними факторами збільшення обсягу поставок до інших країн є:

- 1) конкурентоздатність підприємства;
- 2) низька ціна на продукцію підприємства;
- 3) покупець товарів має можливість брати участь у виробничому процесі, тобто підприємство прислуховується до бажань покупця.

На підприємстві питанням зовнішньоекономічної діяльності займається відділ збуту, який підпорядковується генеральному директору підприємства ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на якого покладається зобов'язання укладання договорів із закордонними підприємствами.

Головним завданням відділу збуту є:

- 1) вивчення зовнішніх ринків збуту та закупки товарів;
- 2) контроль за вчасними поставками імпортованих матеріалів для забезпечення задоволення покупця;
- 3) укладання контрактів на продаж експортної та купівлі імпортованої продукції;
- 4) участь у міжнародних виставках;
- 5) повний контроль та забезпечення надходження валютних коштів за продукцію, яка реалізована на зовнішньому ринку;
- 6) проведення рекламної кампанії своєї продукції;
- 7) організація та проведення зустрічей з іноземними бізнес-партнерами;
- 8) ефективна маркетингова діяльність на підприємстві;
- 9) розробка перспективних планів експорту і імпорту.

ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» чітко та повній мірі визначає пріоритети діяльності стосовно застосування інновацій в сфері зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Імпортна діяльність ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є незначною, так як підприємство в основному співпрацює з вітчизняною продукцією, тож частка імпортованих

товарів в структурі не велика. ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» взагалі не мало орієнтації на зовнішній ринок, особливо закупівлі імпоротної продукції. Тож імпорт на підприємстві ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» здійснюється для оптимізації асортименту товарів та орієнтації задоволення потреб споживача.

ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» купує в основному вже готові під замовлення із за кордону прапори та прапорці інших держав. Є багато різних клієнтів фірми, які бажають придбати оригінальні прапори та прапорці інших держав, але це здійснюється тільки під замовлення. Структура імпорту наведено в таблиці 2.9.

Таблиця 2.9

Структура імпорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» у 2013-2017 рр, %

Товари	Роки					Відхилення 2017 р. до 2013 р., +/-
	2013	2014	2015	2016	2017	
Прапори	79,8	65,4	59,6	62,3	72,6	-7,2
Прапорці	20,2	34,6	40,4	37,7	27,4	+7,2
Всього	100	100	100	100	100	-

Джерело: розраховано за даними підприємства

Як видно з табл. 2.9, імпортна продукція складається з прапорів та прапорців, але більшу частину займають прапори.

Із кожним роком динаміка імпорту має певне коливання від різкого збільшення до пониження. Але імпорт на підприємстві є не значний та відносно малий.

Структура імпорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» наочно зображено на рис. 2.5.

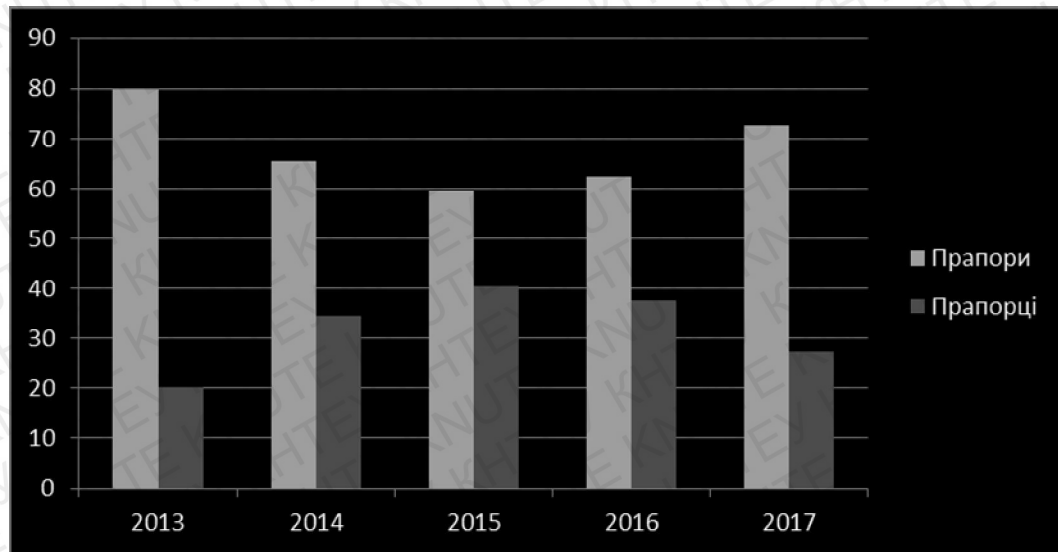


Рис. 2.5. Структура імпорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», %

Джерело: сформовано автором за даними підприємства

Для збільшення обсягу продажів на зовнішньому та внутрішньому ринку, необхідно постійно оновлювати та вдосконалювати свою продукцію. Але тут головне підприємству вгадати бажання споживачів та бізнес-партнерів, розробляти та пропонувати нові товари, не тільки відповідно до напрямку підприємства та слідування за тенденціями моди, а й звернути увагу на специфічні бажання споживачів.

Для підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» необхідно:

- провести диверсифікацію продукції підприємства;
- удосконалювати та модернізувати техніку задля підвищення рівня фондоозброєності праці;
- здійснювати ефективну цінову політику при експортних та імпорتنих операціях на зовнішньому ринку;
- вдосконалити організаційну структуру підприємства ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», зокрема: створити відділ зовнішньоекономічної діяльності, головною функцією якого буде забезпечення стабільної і адекватної, потенційним можливостям підприємства, зовнішньоекономічної діяльності та поглиблення торгових відносин з іноземними партнерами.

2.3. Оцінка ефективності міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРИНТ»

ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» має досить замалий досвід роботи в галузі здійснення міжнародних транспортних операцій, але працівники в цій сфері перевезень мають багаторічний досвід та відповідну кваліфікацію.

ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» має акредитацію в Київській регіональній митниці та має ліцензію на здійснення брокерської діяльності. У департаменті митних платежів ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» здійснює оформлення своїх вантажів по товарній номенклатурі підприємства, яке потім надає підприємству повну підтримку в митних режимах та будь-якому вантажному відділі Київської регіональної митниці. Також департамент надає консультації з питань митного законодавства України, допомагає в підготовці необхідного пакету документів та забезпечує дозволами на здійснення міжнародних транспортних операцій.

Вантажі ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» розміщується на орендованому складському приміщенні, яке вміщує в себе 100 палет.

Взаємовідносини на рівні управління є досить ускладненими та мають непросту систему підпорядкування працівників ТОВ «ОЛ-ПРИНТ». Так як за всі перевезення на підприємстві відповідає відділ збуту та призначена одна людина, яка займається організацією транспортних перевезень з метою забезпечення якісних міжнародних транспортних операцій.

Кожен працівник виконує виключно покладені на нього завдання і несе відповідальність за свою роботу, але якщо працівник не справляється зі своїми повноваженнями може бути покараний доганою чи можливо матеріальною відповідальністю. Тобто головним принципом роботи на підприємстві ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» є розподілення обов'язків та чітка спеціалізація персоналу, який несе відповідальність за свою працю.

ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» плідно співпрацює з країнами СНД та Європи, а саме: Польща, Румунія, Білорусь, Литва та ін. Іноді деякі товари замовляють з Китаю.

Постачання продукції з Білоруссю, Румунією та Польщею відбуваються на базисних умовах EXW (Франко завод) та DDP (поставка з оплатою мита), які обслуговуються автомобільним та залізничним транспортом. Угоди на постачання товарів з Китаю та поставки в Литву, укладаються на базисних умовах DAP Бориспіль.

Обсяги та динаміка міжнародних транспортних операцій у регіональному розрізі, які здійснювало підприємство ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» протягом 2013-2017 рр., наведено у табл. 2.10.

Таблиця 2.10

Обсяги та динаміка міжнародних транспортних операцій у регіональному розрізі за 2013-2017 рр.

Країни	Значення за період, тонн					Відносна зміна, %		
	2013	2014	2015	2016	2017	2014/2015	2015/2016	2016/2017
Литва	110,9	156,0	188,9	265,0	286,3	21,1	40,3	8,0
Білорусь	91,9	134,2	159,1	222,7	242,6	18,6	40,1	8,9
Польща	46,5	58,3	56,9	53,6	40,6	-2,8	-5,8	-24,3
Румунія	30,6	23,8	24,3	31,7	18,7	2,1	30,5	-41,0
Китай	6,8	7,6	8,9	14,6	16,4	17,1	64,0	12,3
Інші країни	81,0	113,7	134,8	155,4	156,1	18,6	15,3	0,5
Усього	367,7	493,6	572,9	743,0	760,4	-	-	-

Джерело: розраховано за даними підприємства

Дані табл. 2.10 свідчать, що найбільшими партнерами ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є Литва та Білорусь. Порівняно з іншими контрагентами на частку перевезень в Литву та Білорусь припадає понад 50% тоннажності перевезень. При цьому спостерігається рівномірне нарощення фізичних обсягів перевезень у всі регіони, окрім Польщі та Румунії.

Для здійснення міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» використовує три види транспорту – це залізничний, автомобільний та повітряний при поставці сировини з Китаю.

На рис. 2.6. наведено схему постачань товарів автомобільним транспортом в країни ЄС.

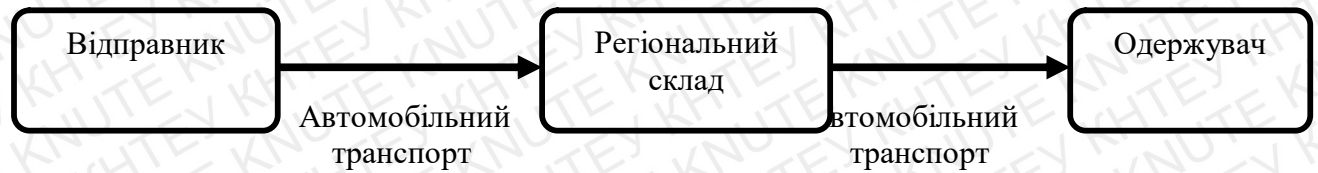


Рис. 2.6. Існуюча схема поставки готової продукції підприємства ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» в країни ЄС

Джерело: сформовано автором за даними підприємства

Структура та динаміка обсягів перевезень різними способами транспортування на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» наведена в табл. 2.11.

Таблиця 2.11

Структура та динаміка обсягів міжнародних перевезень ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» в розрізі різних видів транспорту у 2013-2017 рр

Види транспорту	2013		2014		2015		2016		2017	
	тонн	%	тонн	%	тонн	%	тонн	%	тонн	%
залізничний	46,1	12,5	59,1	12,0	60,4	10,5	71,5	9,6	74,0	9,7
автомобільний	314,8	85,6	426,9	86,5	503,6	87,9	656,9	88,4	670,0	88,1
повітряний	6,8	1,9	7,6	1,5	8,9	1,6	14,6	2,0	16,4	2,2
Всього	367,7	100	493,6	100	572,9	100	743,0	100	760,4	100

Джерело: розраховано за даними підприємства

Як видно з табл. 2.11, у перевезенні вантажів виділяється автомобільний транспорт. Його частка становить 88% від загального обсягу перевезених вантажів ТОВ «ОЛ-ПРІНТ». Найменшу частку від загального обсягу перевезень займає повітряний транспорт, адже використовується лише при імпорті товарів з Китаю.

Автопарк ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» забезпечує вчасне перевезення та виконання експортних угод.

Якщо перевізником стає постачальник продукції то отримана за перевезення винагорода поповнює дохід підприємства національного виробника.

Експорт товарів для будь-якої країни означає не тільки вивезення але і ввезення продукції в країну і впливає на збільшення доходу підприємства-виробника. Тому автопарк ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» бере на себе відповідальність за експорт продукції.

При доставці вантажів ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» використовує наскрізну та термінальну технологію.

Наскрізна технологія передбачає доставку вантажів одним транспортним засобом без заміни водіїв.

Термінальна технологія допускає як заміну водіїв, так і заміну рухомого складу протягом транспортного процесу.

Термінальна технологія дозволяє значно підвищити швидкість доставки вантажів. Цього досягають за рахунок розриву зв'язку «автомобіль-вантаж-водій».

Обидва методи спрямовані на скорочення часу доставки вантажів з одночасним збільшенням корисного часу роботи автомобіля.

За вимогами Європейської угоди про роботу екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні перевезення вантажів (ЄУТР), якщо до складу транспортних засобів входить більше, ніж один причеп або їх максимальна маса перевищує 20 тонн, то перевезення повинно виконуватися екіпажем з двох водіїв або із заміною водія, якщо відстань перевезення перевищує 450 км.

Як відомо, один член екіпажу може перебувати за кермом до 9 год. за цикл 24 год. (дозволяється до 10 год. два рази на тиждень); він повинен мати неперервний 11-годинний відпочинок протягом доби, який може бути скорочений до 9-ти безперервних годин три рази на тиждень, з компенсацією до кінця наступного тижня.

Після керування протягом 4 год. 30 хв. водій повинен зробити перерву

принаймні на 45 хв., яка може бути розділена на 15 і 30 хв.

Якщо екіпаж складається з двох водіїв, то щоденний час за кермом складає максимум до 10 год. для кожного водія за цикл 30 год. Водії змінюють один одного кожні 4 год. 30 хв. і в кінці — через 1 год. Залишається 10 год. з 30-ти для відпочинку, 9 з яких можна використати для неперервного відпочинку.

З урахуванням режиму праці та відпочинку водіїв досліджуване підприємство застосовує термінальну з двома водіями (кабіна не обладнана спальним місцем) і наскрізну з одним водієм, технологію перевезень товарів.

На рис. 2.7. наведено алгоритм організації міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».



Рис. 2.7. Алгоритм організації міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Джерело: сформовано автором за даними підприємства

Система організації міжнародних транспортних операцій автомобільним видом включає в себе деякі етапи, властиві рухомому складу, до яких відносяться етап навантаження, транспортування і розвантаження.

Різні етапи – подача рухомого складу під навантаження, підготовка вантажу до відправки, зберігання вантажу в пункті виробництва і проміжних пунктах, складування, експедиторські операції.

Розглянемо детально види робіт які виконуються і які можуть потенційно виконуватись автопарком ТОВ «ОЛ-ПРІНТ». Перелік робіт, які автопарк має можливість виконувати наведено у табл. 2.12.

Таблиця 2.12

Види робіт, які автопарк ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має можливість виконувати

№	Види робіт	
1	2	3
1	Виробничого характеру	Виконує
	підкомплектівка	
	діагностика та підготовка до транспортування	
2	Транспортні	Виконує
	поставка вантажу на підприємство	
	поставка вантажу на підприємство-партнера	
3	Вантажно-розвантажувальні	Виконує
	навантаження	
	розвантаження	
	сортування	
	пакування	
4	Експедиційні	Виконує
	супроводження вантажу	

	оформлення документів	
	різні види розрахунків	
5	Складські	Виконує

Джерело: сформовано автором за даними підприємства

Отже, з табл. 2.12 видно, що автопарк ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» виконує всі види робіт, які пов'язані з перевезенням товарів, особливо на міжнародному рівні.

Це означає, що власний автопарк ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» досить ефективно використовує свої ресурси та можливості.

Таким чином, ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» наразі в повному обсязі забезпечує себе автотранспортом в здійсненні транспортних операцій на внутрішньому та зовнішньому ринку. Транспортне забезпечення має економічне обґрунтування на підставі аналізу показника продуктивності. Варто зазначити, що на ефективність автомобільних перевезень впливають такі фактори: середня відстань перевезення, нульовий пробіг, порожній пробіг, сумарна вантажопідйомність автомобілів, середній коефіцієнт використання вантажопідйомності, сумарний простій автомобілів, загальний час на виконання перевезень, своєчасність доставки, вартість вантажу в дорозі, швидкість доставки вантажу, величина втрат вантажу в дорозі, збереження вантажу, маневреність, розмір партії та характер вантажу, обов'язковість (точність) постачання. Вести правильний облік витрат, який пов'язаний з перевезенням вантажу сприятиме підвищенню ефективності діяльності підприємства в цілому.

Витрати, які пов'язані з міжнародними транспортними операціями умовно розділяють на змінні та постійні.

Структура витрат на здійснення міжнародних транспортних операцій представлена в табл. 2.13.

Таблиця 2.13

Структура витрат ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на міжнародні транспортні операції

Вид витрат	Напрямок витрат
постійні	паливо, технічне обслуговування, поточний ремонт, амортизація рухомому складу, витрати на шини, тощо
змінні	утримання будівель, податки і збори, господарські витрати, заробітна плата персоналу та водіїв

Джерело: сформовано автором за даними підприємства

В табл. 2.14. більш детально представлені витрати на здійснення міжнародних транспортних операцій. Дані табл. 2.14 свідчать, що витрати впродовж 2013-2017 рр. мають тенденцію до збільшення через ріст цін на обслуговування транспорту, велике здорожчання палива та нестабільність курсу валюти на міжбанківському рівні.

Таблиця 2.14

Витрати на здійснення міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»
за період 2013-2017 рр., тис.грн.

Статті витрат	2013	2014	2015	2016	2017
1. Загальний фонд заробітної плати	150	180	250	380	420
2. Відрахування на соц. заходи	20,5	27,7	40,6	60,5	70,1
3. Матеріальні витрати:					
- паливо	40,8	98,6	401,6	1208,6	1003,8
- мастильні матеріали	15,5	34,2	85,4	165,3	126,4
- відновлення зносу і ремонту шин	20,3	23,5	45,1	78,6	67,8
- запасні частини	26,3	45,5	39,5	71,6	50,1
- ремонтні роботи	10,4	15,6	13,2	36,2	28,6
4. Амортизація рух. склад.	16,2	30,9	45,8	60,1	49,3
5. Інші витрати	10,1	28,7	36,1	30,6	25,9
Загальна сума витрат:	310,1	484,7	957,3	2091,5	1842,0

Джерело: сформовано за даними підприємства

Оцінку ефективності міжнародних транспортних операцій визначимо на основі табл. 2.15.

Проаналізувавши табл. 2.15, доходимо висновку, що ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» ефективно використовує транспортні засоби для реалізації міжнародних транспортних операцій, адже показники ефективності досить стабільні.

Таблиця 2.15

Показники ефективності міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Показник	2013	2014	2015	2016	2017	2017 р. до 2013 р., +/-
Коефіцієнт технічної готовності рухомого складу	0,16	0,15	0,16	0,18	0,17	0,01
Коефіцієнт випуску рухомого складу	0,05	0,03	0,05	0,04	0,06	0,01
Коефіцієнт використання вантажності	0,84	0,83	0,84	0,80	0,85	0,01
Коефіцієнт використання пробігу	0,68	0,65	0,64	0,66	0,66	-0,02
Коефіцієнт випуску автомобілів на лінію	0,75	0,76	0,75	0,77	0,76	0,01
Коефіцієнт нерівномірності перевезень	0,12	0,14	0,12	0,15	0,13	0,01

Джерело: розраховано за даними підприємства

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

Таким чином, аналізуючи виробничо-рекламну компанію ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» (AllPrint Ltd.) як велике багатoproфільне підприємство, що представляє собою єдину команду, злагоджено працюючу на рекламному ринку. Наявність власних виробничих потужностей, передових технологій та високоякісних матеріалів, суміщених з оригінальними ідеями по дизайну, дозволяє виготовляти рекламну продукцію найвищої якості, великих тиражів в найкоротші терміни і за доступними цінами.

Слід відзначити, що виручка від реалізації продукції була збільшена на 37857,83 тис. грн, собівартість реалізації продукції збільшилася майже у 10 разів або на 23584,9 тис. грн. Збільшення даних показників економічної результативності свідчить про розширення господарської діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за рахунок розширення номенклатури, підвищення ціни на продукцію та про стратегічну політику завоювання нових ринків збуту.

Проаналізувавши зовнішньоекономічну діяльність ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» ми дійшли висновку, що підприємство експортує свої товари до більш ніж 6-ти

країн світу, але за можливості буде розширювати коло потенційних закордонних партнерів, також підприємство планує і надалі завойовувати нові ринки Європи та країн СНД.

Найбільшими партнерами ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є Литва та Білорусь. Порівняно з іншими контрагентами на частку перевезень в Литву та Білорусь припадає понад 50% тоннажності перевезень.

Структура експорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» показала, що підприємство має досить широкий асортимент продукції, але найбільшим попитом на зовнішньому ринку користується машинна вишивка та промоодяг. Це означає, що підприємство ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має високоякісні товари та помірні ціни на запропоновану продукцію в порівнянні із закордонними конкурентами.

Імпортна діяльність ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є незначною, так як підприємство в основному співпрацює з вітчизняною продукцією, тож частка імпорتنих товарів в структурі не велика. Імпортна продукція складається з прапорів та прапорців.

Для здійснення міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» використовує три види транспорту – це залізничний, автомобільний та повітряний при поставці сировини з Китаю. У перевезенні вантажів виділяється автомобільний транспорт. Його частка становить 88% від загального обсягу перевезених товарів ТОВ «ОЛ-ПРІНТ». Найменшу частку від загального обсягу перевезень займає повітряний транспорт, адже використовується лише при імпорті товарів з Китаю.

ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» наразі в повному обсязі забезпечує себе автотранспортом в здійсненні транспортних операцій на внутрішньому та зовнішньому ринку.

РОЗДІЛ 3

ВДОСКОНАЛЕННЯ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ ТОВ «ОЛ-ПРИНТ»

3.1. Шляхи вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРИНТ»

На сьогоднішній день здійснення міжнародних транспортних операцій розвивається досить інтенсивно. Адже наразі багато вітчизняних підприємств застосовують свої власні перевезення за межі країни власними транспортними засобами або ж орендованими. Основним видом здійснення транспортних операцій на ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» є автомобільний транспорт.

Організація руху рухомого складу при перевезеннях повинна забезпечувати найбільшу продуктивність і найменшу собівартість перевезень.

Для ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» основними шляхами вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій є:

- 1) підвищення продуктивності рухомого складу ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» за рахунок покращення організації процесу міжнародних перевезень;
- 2) зменшення часу простою рухомого складу та проводити швидше

поточні ремонтні роботи, які посприяють підвищенню здійснення ефективності діяльності підприємства у міжнародних транспортних операціях.

Отже, розглянемо більш детально кожен із запропонованих шляхів вдосконалення. Підвищення продуктивності рухомого складу необхідно досягти за рахунок зростання основних коефіцієнтів, а особливо використання вантажопідйомності та пробігу.

Хоча при цьому в підвищенні оборотних коштів ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» не має потреби, але винятком буде збільшення запасу палива для автотранспорту.

На рис. 3.1 зображені заходи щодо поліпшення техніко-експлуатаційних показників міжнародних транспортних операцій



Рис. 3.1. Заходи поліпшення техніко-експлуатаційних показників міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Джерело: сформовано автором

Міжнародні транспортні перевезення повинні будуватися на чіткій організації переміщення рухомого складу і базуватися на маршрутизації автомобільних перевезень. Тому необхідно вивчити й оцінити маршрути руху автомобільного транспорту, які повинні забезпечувати максимальну продуктивність автомобілів при мінімально можливій собівартості перевезень.

Для того, щоб ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» ефективно здійснювало міжнародні транспортні операції потрібно раціонально та на повну потужність використовувати свій транспорт і при цьому застосовувати кільцеві маршрути. Адже перевагою такого маршруту буде можливість зібрання замовлень з декількох країн, та здійснення одного рейсу в декілька країн Європи та СНД.

Кільцевий маршрут — слідування автомобіля по замкнутому колу, з'єднуючи декілька споживачів або постачальників.

Однією з особливостей кільцевого маршруту є збільшення коефіцієнта вантажопідйомності транспортного засобу. Так, як підприємство веде імпорتنу діяльність, тож на деяких пунктах підприємство завантажиться імпортною продукцією для подальшої реалізації. Він є більш ефективним і називається збірно-розвізний кільцевий маршрут при якому коефіцієнт використання вантажопідйомності буде найбільшим.

З урахуванням того, що ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» забезпечує здійснення міжнародних транспортних операцій в більшій мірі в Європу, то доцільно обирати кільцевий маршрут. Для визначення коефіцієнта вантажопідйомності автомобілів зведемо табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Показники вантажопідйомності автомобілів ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

№ п/п	Маршрут	Відстань, км	Перевезений вантаж, т	Виконана робота, т/км
1	Київ – Варшава	823	4,5-0,5	411,5
2	Варшава – Познань	278	4,0-1,5	417
3	Познань – Прага	471	2,5-1,5	706,5
4	Прага – Будапешт	444	1,5-1,5	666
5	Будапешт – Київ	1118	0,5	559
	Всього	3134	4,5	2760

Джерело: сформовано автором за даними підприємства

Фактично перевезена кількість вантажів складає 4,5 т, номінальна вантажопідйомність транспортного засобу 5 т. Отже:

$$K_{вс} = \frac{4,5}{5} = 0,9$$

Фактично виконана робота з вантажоперевезень за кільцевим маршрутом складає 2760 т/км. Номінальний обсяг роботи з вантажоперевезень складає 3134 т/км. Отже, динамічний коефіцієнт становитиме:

$$K_{вд} = \frac{2760}{3134} = 0,88$$

Як видно з розрахунків значення коефіцієнтів вище за нормативний і складає більше 0,5.

При кільцевому маршруті статичний показник підвищився до 0,9, а динамічний 0,88, що відповідає вимогам до вибору раціонального маршруту здійснення міжнародних транспортних операцій (рис. 3.2).

Таким чином, розробка обґрунтованих маршрутів і проектів планів перевезень сприятимуть своєчасному і безперебійному виконанню поставок продукції і ефективній взаємодії підприємства з клієнтами.

Ще одним ефективним шляхом вдосконалення міжнародних транспортних операцій є впровадження найсучасніших технологічних нововведень. Сучасні технологічні нововведення проявляються в формі автоматизації та новітніх інформаційних технологій, які справлятимуть істотний вплив на виявлення резервів щодо збільшення ефективності міжнародних транспортних операцій.



Рис. 3.2. Вимоги до вибору і складання маршрутів руху автотранспорту
ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Джерело: сформовано автором

Таким чином, маршрутизація перевезень сприятиме своєчасному і безперервному виконанню поставок продукції споживачам.

Створення маршрутів дає змогу визначити обсяг перевезень вантажів зі споживацько-збутових підприємств, кількість рухомого складу, котрий використовується при перевезеннях, сприяє скороченню простою автомобілів під час навантаження та розвантаження, ефективному використанню рухомого складу і визволенню зі сфер обороту значних матеріальних ресурсів споживачів. Разом з тим маршрутизація перевезень уможлиблює підвищення продуктивності автомобілів при зниженні їх кількості при цьому обсязі перевезень. Маршрути дають змогу також розробляти проекти планів перевезень і оперативних замовлень на рухомий склад, виходячи з дійсних обсягів перевезень.

Якщо маршрути створені, визначені і дотримуються терміни поставок, то виробничі запаси на підприємства можуть скорочуватися в 1,5—2 рази, знижуючи тим самим витрати на складування.

Для ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» буде доцільним в цьому напрямку вдосконалення системи управління та контролю міжнародними транспортними операціями. Основним чинником здійснення сучасного управління транспортом є система зв'язку з ним де б він не знаходився. Також підприємство повинно оснащувати новітніми технологіями свої авто задля того, щоб здійснювати контроль за їх рухом за межами країнами. Бо від цього буде залежати ефективність здійснення транспортних операцій.

Ще одним із визначальних факторів для здійснення транспортних операцій є ресурсозбереження при якому знизиться матеріаломісткість та енергоємність продукції при якому раціоналізується управління запасами матеріальних ресурсів та їх джерел поставок.

Розглянемо більш детально основні напрями вдосконалення для ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»:

1. Покращити організацію матеріально-технічного постачання, нормування та планування. ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» потрібно постійно наглядати, виявляти та реалізовувати наднормативні та надмірні запаси матеріальних цінностей, які утворилися на підприємстві. ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» необхідно добре та правильно організувати облік матеріалів на підприємстві та його складське господарство.

2. ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» потрібно дотримуватися режиму економії у витрачання матеріальних та грошових засобів на основі цього можна на власних машинах встановити сучасні прилади, які визначатимуть пробіг автомобілю при якому можна буде визначати приблизні норми витрат палива, а також вести облік витрат на запасні частини, автомобільні шини тощо.

3. Зменшити грошові витрати при здійсненні міжнародних транспортних операцій.

4. Здійснити певні заходи, щоб зменшити витрати палива (рис. 3.3).



Рис. 3.3. Заходи щодо економії палива при здійсненні міжнародних транспортних перевезень ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Джерело: сформовано автором

Щоб зменшити витрати палива необхідно дотримуватися таких правил:

– потрібно використовувати ту марку палива, яка відповідає конструкції двигуна та сезонності;

- постійно стежити за системою охолодження та не допускати перегріву та переохолодження двигуна;
- регулярно робити діагностику технічного стану автомобіля, а особливо його двигуна та паливної апаратури;
- контролювати та не допускати роботи двигуна з перевищенням норм на токсичність та димовість відпрацьованих газів, а також при підвищеному обороті холостого ходу;
- дивитися за паливними та повітряними фільтрами, які потрібно промивати або ж замінювати їх;
- не допускати підтікання палива і його випаровувань через нещільно закриту горловину паливних баків;
- здійснювати в повному обсязі та своєчасно всі операції технічного огляду;
- знання економічних прийомів водіння й вміння ними користуватися;
- скорочувати час роботи двигуна на холостому ходу, у тому числі і для його прогрівання перед початком руху.

Водій автотранспорту має знати норму витрат палива закріпленого за ним, а також систематично вираховувати витрати палива, якщо ж водій зробив перевитрату, тож негайно повинен попередити адміністрацію підприємства.

Крім того, підприємству потрібно збільшити поставки повітряним транспортом, адже здійснення транспортних операцій з Китаєм здійснюється тільки повітряним транспортом. ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» варто збільшити здійснення закупівель з Китаю, адже підприємство вийшло на Азійський ринок та має більше замовлень на експорт.

Отже, в результаті здійснення вище перерахованих шляхів і виявляються резерви вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями і як наслідок цього, підвищується їх ефективність.

Також потрібно не забувати про штатних працівників ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», які задіяні в підвищенні якості здійснення міжнародних транспортних операцій, а саме: керівники, менеджери, спеціалісти та персонал. Для того, щоб

продуктивність підвищувалася необхідно їх зацікавити в роботі. Це можливо через мотиваційні чинники, корпоративну культуру підприємства, сприятливий соціальний мікроклімат в колективі.

Завдання суб'єктів управління полягає в тому, щоб стимул зумовив виникнення мотиву, тобто внутрішньої, значущої спонукальної причини, яка відповідає потребам працівника. У такому разі працівники будуть зацікавлені в ефективному та якісному виконанні роботи.

За рахунок єдності персоналу підприємства ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» буде функціонувати ефективно та набирати обертів в здійсненні транспортних операцій та закріплених за працівниками зобов'язань. Єдність працівників, раціональне делегування відповідальності, належні норми керування, взаємозамінність працівників в підрозділах характеризують ефективну організацію діяльності підприємства, що забезпечує необхідну спеціалізацію та координацію управлінських процесів.

У системі управління ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» розроблено заходи, щодо збільшення ефективності міжнародних транспортних операцій.

До них відносяться:

- 1) постійне підвищення кваліфікації працівників кожної окремої сфери;
- 2) вдосконалення мотиваційного механізму за якісне обслуговування;
- 3) контроль за ефективністю впроваджуваних заходів.

Стратегія і тактика роботи ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» забезпечують підвищення якості міжнародних транспортних операцій.

Структурні зміни в суспільстві також впливають на показники ефективності на різних рівнях господарювання. Найважливішими є структурні зміни економічного та соціального характеру. Лише вміле використання всієї системи перелічених чинників може забезпечити достатні темпи зростання ефективності міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

3.2. Пропозиції щодо вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій

Система управління на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» демонструє високу ефективність не лише тоді, коли керівник підприємства приймає управлінські рішення та встановлює форми контролю, і працівники, які беруть на себе відповідальність за виконання рішень, діють злагоджено, але й тоді, коли між рівнями управління налагоджений зрозумілий і чіткий алгоритм взаємовідносин. Відсутність такого механізму між рівнями управління знижує управлінську ефективність усієї системи.

Організаційна структура повинна відповідати стратегії організації, забезпечити оперативну взаємодію із зовнішнім середовищем організації, забезпечити якісне та своєчасне досягнення основних цілей організації.

Пропозиції щодо вдосконалення міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має відбуватися за такими основними напрямками:

- 1) удосконалення організаційної структури управління ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»;
- 2) оптимізація організації менеджменту і бізнес-процесів через поліпшення системи планування, обліку і контролю за основними показниками діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»;
- 3) підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» та поліпшення їх якості.

Удосконалення організаційної структури управління ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» означає насамперед необхідність встановлення оптимальної чисельності та структури управлінського апарату підприємства, а також чисельності працівників, які виготовляють продукцію та підрозділів згідно з діючими нормами, нормативами та реальними потребами підприємства з урахуванням сучасних ринкових умов тощо.

Однією із головних пропозицій буде запровадження транспортного відділу на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

Відділ, буде підпорядковуватися заступнику директора з економічних питань та взаємодіяти з відділом збуту, головною метою якого буде збільшення обсягів продажу продукції та підвищення прибутковості підприємства.

У транспортному відділі, що складається з 2-3 співробітників (менеджерів), у кожного є свої посадові обов'язки і в той же час повинен дотримуватися командний принцип роботи.

Впровадження транспортного відділу на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» показує, що раціональним є наступний склад транспортного відділу:

- 1) начальник транспортного відділу;
- 2) менеджер з регіональних та міжнародних перевезень;
- 3) менеджер з інформаційних систем.

Нова організаційна структура ТОВ «ОЛ ПРІНТ» зображена на рис. 3.4.



Рис. 3.4. Організаційна структура ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Джерело: сформовано автором

Начальник транспортного відділу – самий кваліфікований фахівець з достатнім досвідом роботи на підприємстві, який «зсередини» знає, як організована робота на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ». Начальник транспортного відділу повинен знати на яких основах здійснюються транспортні операції і розбиратися в технологічних питаннях роботи ТОВ «ОЛ-ПРІНТ». Для даної посади, можливо, підійде заступник начальника збутового відділу, а також менеджер зі збуту, який має досвід у цій сфері. Таке положення пред'являє підвищені вимоги до кваліфікації і інтелектуальних можливостей начальника транспортного відділу.

Менеджер з регіональних та міжнародних перевезень – кваліфікований фахівець, обізнаний в сфері здійснення міжнародних транспортних операцій, повинен мати аналітичне мислення, розуміти суть роботи, яка на нього покладена. Фахівець, здібний до аналітичного мислення, володіючи теорією і інструментами логістики та транспортних операцій, що має високий рівень ерудиції. Обсяги оброблюваної інформації у транспортному відділі на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», мають великі масштаби, то посада менеджера з регіональних та міжнародних перевезень, в чій обов'язки входить робота з міжнародними транспортними операціями є досить актуальною. Основною вимогою, що пред'являється до такого фахівця, є теоретичне і практичне знання про здійснення всіх міжнародних та регіональних транспортних операцій на підприємстві, знання особливостей і недоліків здійснення міжнародних транспортних операцій на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

Обов'язки менеджера з регіональних та міжнародних перевезень ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», будуть такі:

- 1) розробка форм збору аналітичної інформації по підприємству;
- 2) збір аналітичної (планової і фактичної) інформації;
- 3) обробка і аналіз отриманих даних, розробка нормативів витрат та доходів підприємства від здійснення міжнародних транспортних операцій;
- 4) розрахунок аналітичних показників роботи підприємства від здійснення транспортних операцій;

- 5) прогнозування виручки, витрат і прибутку від транспортних операцій;
- 6) аналіз відхилень фактичних даних від планових, виявлення причин відхилення і встановлення вини;
- 7) складання аналітичних звітів для головного бухгалтера;
- 9) контроль за збором і аналізом фактичної облікової інформації транспортного відділу;
- 10) розробка пропозицій з оптимізації роботи транспортного відділу;
- 11) економічна експертиза управлінських рішень транспортного відділу.

Менеджер з інформаційних систем – кваліфікований фахівець з відділу інформаційного-технічного забезпечення, який буде запрошений на посаду за сумісництвом та додатково отримувати заробітну плату. Фахівець детально знаючий документообіг на підприємстві і здатний поставити задачу автоматизації роботи транспортного відділу. Повноцінне функціонування транспорту тісно пов'язано з оптимізацією інформаційних потоків на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», а отже, з автоматизацією нового відділу підприємства з використанням сучасних інформаційних технологій.

Збір аналітичної інформації повинен бути максимально автоматизований, щоб уникнути спотворень, помилок і зловживань. Оскільки алгоритм збору інформації і форми звітності транспортного відділу є досить важливим для підприємства, то доцільно мати в штаті фахівця, який відповідатиме за автоматизацію транспортної роботи, за те, щоб в процесі автоматизації, враховувалися потреби транспортного відділу.

Існуюча на підприємстві служба автоматизації, як правило, займається автоматизацією «взагалі» і керується запитом окремих фінансово-економічних служб (частіше всього бухгалтерії) замість того, щоб вирішувати інтегровану задачу створення інформаційного середовища роботи підприємства. Менеджер з інформаційних систем повинен вирішувати свою задачу автоматизації в масштабі підприємства і координувати рішення своєї задачі із задачами автоматизації інших служб.

Обов'язками менеджера з інформаційних систем на ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» повинні бути:

- 1) оцінка доцільності автоматизації транспортної роботи підприємства на окремих етапах;
- 2) оцінка варіантів і пропозицій служби інформаційно-технічного забезпечення по автоматизації транспортного відділу;
- 3) розрахунки і обґрунтування витрат на автоматизацію транспортного відділу;
- 4) розробка форм для автоматизованого збору інформації;
- 5) оптимізація документообігу на підприємстві;
- 6) оцінка якості функціонування існуючих систем автоматизації нового відділу підприємства з використанням сучасних інформаційних технологій і вироблення пропозицій з поліпшення роботи цих систем.

В табл.3.2 сформована матриця розподілу функціональних обов'язків між фахівцями економічного відділу, відділу збуту та служби інформаційно-технічного забезпечення ТОВ «ОЛ-ПРИНТ»

Таблиця 3.2

Матриця розподілу функціональних обов'язків між фахівцями економічного відділу, відділу збуту та служби інформаційно-технічного забезпечення ТОВ «ОЛ-ПРИНТ»

Відділи Функції	Економічний	Збуту	Інформаційно-технічного забезпечення
Управління транспортом	Контроль за виконанням усіх умов контракту підприємства зі здійснення міжнародних та регіональних транспортних операцій	Контроль за ефективним та раціональним використанням транспортних ресурсів	Не виконуються
Управління транспортними операціями	Внесення змін в організацію здійснення транспортних операцій	Внесення змін та корективів у транспортні операції. Удосконалення управління транспортними операціями	Упровадження засобів автоматизації транспортних операцій

Бюджетування	Складання бюджетів. Консолідація бюджетів	Не виконуються	Упровадження засобів автоматизації бюджетування
Матеріальна відповідальність (стимулювання)	Упровадження стимулювання структурних підрозділів за оптимізацію витрат	Не виконуються	Не виконуються

Джерело: сформовано автором

Отже, запровадження транспортного відділу буде сприяти контролю за управлінням міжнародними транспортними операціями та проведенню аналітичного збору даних по його розподілу.

Також, на перший час основні функціональні обов'язки менеджерів транспортного відділу можуть бути розподілені між фахівцями економічного відділу та збуту.

Поліпшити систему планування міжнародних транспортних операцій за основними показниками діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» можна за допомогою впровадження ефективної системи внутрішнього контролю, широкого і всебічного впровадження обчислювальної техніки, розвитку комп'ютерних мереж зв'язку, застосування сучасних програмних засобів: технологій управління та інформаційних технологій. Насамперед це стосується системи організації фінансового менеджменту, бюджетування, управління матеріальними, інформаційними потоками та витратами.

Удосконалення управління перевезень товарів означає індивідуальний підхід до кожного клієнта, застосування енергозберігаючих технологій, регулювання використання всіх правил та норм, забезпечення підприємства методичними рекомендаціями та проведення навчання, щодо впровадження нових правил з охорони праці.

Одним з напрямків удосконалення системи управління на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є об'єктно-цільовий підхід із закінченим циклом управління при визначенні організаційної структури, нових прав і обов'язків працівників, а також міри відповідальності за свої посадові функції керівників і фахівців

різних рівнів.

Функціонування зазначеної системи на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» створює умови для підвищення культури управління, а також звільняє керівників і фахівців різних рівнів від ручної праці по збиранню і обробці інформації, скорочує строки прийняття управлінських рішень, поліпшує їх якість тощо.

Отже, пропозиції щодо удосконалення міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» зосереджуються на:

- 1) цілях розвитку і порядку удосконалення транспортної системи і її складовими частинами для забезпечення ефективних рішень і взаємного погодження інформаційних потоків і процесів прийняття рішень, а також організаційних, кадрових і технічних рішень;
- 2) впровадження сучасних засобів і методів керування в межах вибраної комплексної концепції системи керування транспортними операціями;
- 3) удосконалення організаційної структури ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» та створення транспортного відділу, який забезпечить підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій;
- 4) покращення інформаційної системи транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» з метою покращення якості інформаційного масиву і розширення можливостей його швидкого використання.

Удосконалення організаційної структури підприємства, насамперед, передбачає процес внесення коректив в організаційну структуру управління.

Заохочення співробітників до виконання поставлених цілей дозволить їм краще оцінити свою причетність і їх відповідальність за передбачувані зміни.

Отже, оптимізація організаційної структури підприємства націлена на створення такої моделі, що є адекватною внутрішнім та зовнішнім умовам функціонування підприємства, що постійно змінюються.

3.3. Прогнозна оцінка запропонованих заходів щодо підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій на 2018-2021 рр.

Необхідність підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій з точки зору довгострокової перспективи обумовлена тим, що впровадження в організаційну структуру транспортного відділу має стратегічний характер, початкові інвестиції на впровадження складають значну частку загальної суми витрат підприємства ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», ефект від впровадження носить довготерміновий характер. Тому підходи до аналізу економічного ефекту впровадження транспортного відділу на підприємстві повинні знаходитись у сфері інвестиційних розрахунків, базуватись на відомих методах та показниках оцінки ефективності інвестицій.

Слід зауважити, що для ефективного функціонування транспортного відділу, він повинен підпорядковуватися безпосередньо економічному відділу. Така підпорядкованість сприятиме прозорості та незалежності виконання функцій менеджерів транспортного відділу від інших підрозділів підприємства.

Обґрунтування кількісного складу фахівців транспортного відділу на досліджуваному підприємстві проводилось за методом Розенкранця:

$$Ч = \sum_{i=1}^n (m_i t_i / T) \times K_{прч} \quad (3.1)$$

де n – кількість видів організаційно-управлінських робіт, що визначають завантаження підрозділу; m_i – середня кількість визначених дій у межах i -го виду робіт за встановлений період; t_i – час, необхідний для виконання однієї дії в межах i -го виду організаційно-управлінських робіт; T – робочий час одного співробітника відповідно до трудового договору (контракту) за певний проміжок часу; $K_{прч}$ – коефіцієнт необхідного розподілу часу.

Для розрахунку кількісного складу працівників транспортного відділу на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» було проведено експертне опитування фахівців

економічного та збутового відділу підприємства, під час якого працівникам був запропонований типовий перелік організаційно-управлінських робіт менеджерів транспортного відділу, доцільний і необхідний для просування продукції ТОВ «ОЛ-ПРИНТ».

Завдання фахівців полягало у визначенні кількості дій по виконанню організаційно-управлінських робіт менеджерів транспортного відділу та часу, необхідного для виконання цих дій.

Результати дослідження представлені в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Вихідні дані для обґрунтування кількісного складу транспортного відділу
ТОВ «ОЛ-ПРИНТ»

Типовий перелік організаційно-управлінських видів робіт	Кількість дій для виконання виду робіт (m_i)	Час, необхідний для виконання дій, год. (t_i)	$m_i * t_i$
Збір інформації, щодо здійснення міжнародних транспортних операцій	100	0,5	50
Обробка та аналіз інформації, що надходить до транспортного відділу	180	1	180

продовження табл.3.3

Розробка графіку здійснення транспортних операцій	12	2	24
Надання інформації для складання планів транспортного відділу	100	0,5	50
Координація процесу розробки контрактів на здійснення транспортних операцій	120	2	240
Перевірка планів, які склалися підрозділами підприємства щодо здійснення міжнародних транспортних операцій	280	1	280
Зведення інформації транспортним відділом	250	4	1000
Аналіз та контроль виконання показників ефективності транспортних операцій	100	4,5	450
Встановлення нормативних значень відхилень фактичних показників від планових	280	1	280
Обґрунтування розмірів матеріального стягнення за невиконання пунктів контракту	90	0,5	45
Розробка заходів для зменшення відхилень	90	2	180
Збір найбільш значущих даних для ухвалення управлінських рішень транспортного відділу	100	1,5	150
Консультації щодо вибору корегуючих заходів та управлінських рішень	12	1	12
Всього:			2941

Джерело: розраховано автором

Коефіцієнт необхідного розподілу часу, який запропонував М.Д. Виноградський як правило, встановлюється у межах, які представлені у таблиці 3.4.

Таблиця 3.4

Розподіл часу на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Показник	
Коефіцієнт, що враховує витрати на додаткові роботи	1,3
Коефіцієнт, що враховує витрати часу на відпочинок співробітників	1,12
Коефіцієнт перерахування явочної чисельності в облікову	1,1
Коефіцієнт необхідного розподілу часу (Кнрч)	1,6

Джерело: сформовано автором

Виходячи з того, що адміністративно-управлінський персонал на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» працює у 8-годинному режимі, номінальний фонд часу одного контролера складає 240 днів або 1920 годин.

На підставі отриманих даних за формулою Розенкранця був розрахований кількісний склад транспортного відділу:

$$Ч = (2941/1920) \times 1,6 = 2,5 \approx 3 \text{ чол.}$$

Виходячи з отриманих результатів, було визначено якісний склад фахівців транспортного відділу на цьому підприємстві: начальник транспортного відділу; менеджер з регіональних та міжнародних перевезень; менеджер з інформаційних систем.

Управлінська структура транспортного відділу ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» показана на рис. 3.5.

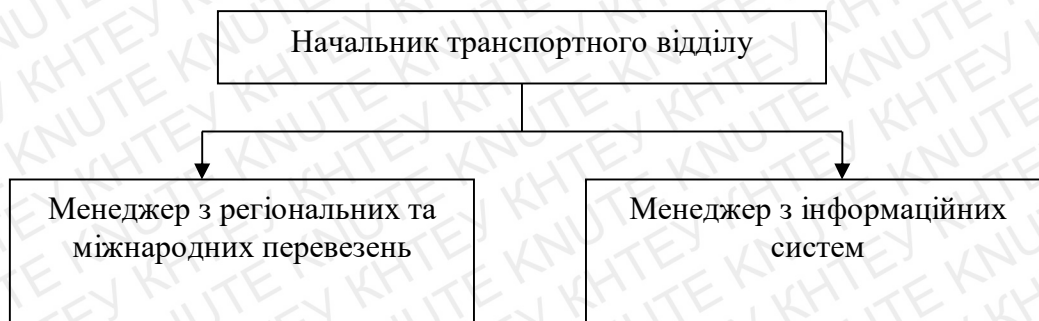


Рис. 3.5. Управлінська структура транспортного відділу ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Джерело: сформовано автором

В результаті проведеного дослідження було доведено, що впровадження транспортного відділу є доцільним.

Створення транспортного відділу на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» повинно передбачати систему таких заходів:

- пошук кадрів найвищого професійного рівня всіх категорій;
- зацікавленість керівництва (директора) підприємства у позитивному розв’язанні проблем із забезпечення якості функціонування транспортного відділу та його ефективності;
- створення відповідної організаційної структури управління транспортом на підприємстві.

Міжнародними транспортними операціями мають займатись відповідні

працівники ТОВ «ОЛ-ПРІНТ», чітко розмежувавши свої функції, і нести відповідальність за кінцеві результати.

На цьому етапі ми можемо визначити доцільність запровадження наведених пропозицій на основі визначення їх ефективності для ТОВ «ОЛ-ПРІНТ».

Економічна ефективність від впровадження транспортного відділу характеризується обсягом додатково отриманого прибутку від його створення і реалізації.

Розрахунок річного економічного ефекту обчислюється за формулою:

$$E_{\text{я}} = (\Delta \Pi - E_{\text{н}} K), \quad (3.2)$$

де $\Delta \Pi$ – приріст прибутку за рахунок створення відділу, грн.;

K – питомі капіталовкладення на здійснення заходів, грн.;

$E_{\text{н}}$ – нормативний економічний коефіцієнт.

Визначимо загальні витрати, які понесе підприємство в разі запровадження у товаристві транспортного відділу, який буде займатися міжнародними транспортними операціями.

Кошти, які будуть витрачені на оплату праці найманого персоналу, а також персоналу, який буде працювати за сумісництвом в ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» представлені в таблиці 3.5. Підприємство не буде займатися навчанням персоналу, тому що буде наймати вже висококваліфікованих, навчених працівників. Підприємство планує залучити для пошуку персоналу Київський міський центр зайнятості та кадрове агентство «Максимум».

Таблиця 3.5

Прогнозовані витрати на оплату праці ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на створення транспортного відділу, тис. грн.

Стаття витрат	на 1 місяць	На 2018 рік
1	2	3
Додатково найнятий персонал, люд		
Витрати на оплату праці		
– керівник транспортного відділу	25,0	300,0
– менеджер з регіональних та міжнародних перевезень	15,0	180,0

Витрати на єдиний соціальний внесок		
-------------------------------------	--	--

продовження табл.3.5

– керівник транспортного відділу	9,3	111,6
– менеджера з регіональних та міжнародних перевезень	5,6	67,3
Персонал, який працює за сумісництвом, люд		
Витрати на оплату праці		
– менеджер з інформаційних систем	7,5	90,0
Витрати на єдиний соціальний внесок		
– менеджер з інформаційних систем	2,8	33,6
Всього	65,2	782,5

Джерело: сформовано автором

Отже, як видно із розрахунків в таблиці 3.5, витрати на оплату праці транспортного відділу будуть коштувати ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» 782,5 тис. грн. на рік.

Витрати одноразові, які понесе підприємство на закупку меблів представлено в табл. 3.6.

Таблиця 3.6

Прогнозовані витрати на закупівлю меблів ТОВ «ОЛ-ПРІНТ»

Стаття витрат	Ціна, грн.
Шкаф «О.СД-Ш331», 1 шт	6089,0
Стіл «О.СД-СК82», 2 шт	2876,0
Крісло Прімтекс Плюс Golf GTS C-11 Black, 2 шт	1757,0
Всього	10722,0

Джерело: сформовано автором

Закупівля меблів планується в інтернет-магазині “Розетка”. Обраний магазин демонструє якісну продукцію та найнижчі ціни. Витрати, які понесе ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» будуть складати 10722 грн.

ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» буде робити покупку комп’ютерної техніки. Розрахунок одноразових витрат показаний в таблиці 3.

В результаті дослідження ринку комп'ютерної техніки доцільним є закупівля техніки в «Comfy», тому що в разі покупки на велику суму діє система знижок в розмірі 10%.

Таблиця 3.7

Прогнозовані витрати на закупівлю комп'ютерної техніки ТОВ «ОЛ-ПРИНТ»

Стаття витрат	Ціна, грн.
Монитор 18,5 AOC E950Swn Black, 2 шт	3958,0
Системний блок Patriot Thin Clients J1800, 2 шт	8000,0
Мишка Sven CS-302, 2 шт	156,0
Принтер лазерный SAMSUNG ML-2165/XEV, 1шт	2015,0
Всього	14129,0

Джерело: сформовано автором

Сума, яку підприємство витратить на закупівлю комп'ютерної техніки буде складати 14129 грн.

В разі придбання комп'ютерної техніки необхідно здійснити покупку програмного забезпечення (табл. 3.8).

Таблиця 3.8

Прогнозовані витрати на закупівлю програмного забезпечення ТОВ «ОЛ-ПРИНТ»

Стаття витрат	Ціна, грн.
ПЗ Microsoft Windows 16 SP1 Home Basic 64-bit Russian DVD OEM (F2C-00886)	1980,0
ПЗ Office 2016 Win32 Ukrainian CD	799,0
ПЗ AVAST 2016 for Android 12 mic	216,0
Всього	2995,0

Джерело: сформовано автором

За даними таблиці 3.8 було розраховано ціну, яку понесе підприємство в результаті закупівлі програмного забезпечення в магазині «Comfy». Сума цих

витрат становитиме 2995 грн.

Загальна сума та структура прогнозованих витрат, які будуть понесені ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» в разі створення транспортного відділу показані в таблиці 3.9.

Таблиця 3.9

Прогнозована структура витрат, яке понесе ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на створення транспортного відділу

Статті витрат	Грн.	%
Витрати на оплату праці	782500	96,6
Витрати на закупівлю меблів	10722,0	1,3
Витрати на закупівлю комп'ютерної техніки	14129,0	1,7
Витрати на закупівлю програмного забезпечення	2995,0	0,4
Всього:	810346,0	100

Джерело: сформовано автором

Спрогнозуємо доходи, які буде отримувати ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» в результаті запровадження в організаційну структуру транспортного відділу. Для цього, використаємо результати досліджень М.Д. Виноградського, який вивчаючи ефективність впровадження нового відділу в структуру управління підприємства визначив, що:

- збільшення обсягів доходів підприємства в разі впровадження в організаційну структуру підприємства транспортного відділу може становити від 3 до 7%;
- зростання доходів за рахунок контролю за виконанням планів становить до 4%;
- зниження сум нарахованих штрафних санкцій може сягнути 100%.

Для ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» візьмемо усереднені показники зростання: збільшення обсягів доходів підприємства в разі впровадження в організаційну структуру підприємства транспортного відділу – 4,5%, зростання доходів за рахунок контролю за виконанням планів – 2,5%. За базу розрахунку візьмемо дані підприємства за 2017 р. (чистий дохід від реалізації становить 41527,3 тис. грн.)

$$41527,3 \cdot 4,5\% = 1868,7 \text{ тис. грн.}$$

$$41527,3 \cdot 2,5\% = 1038,2 \text{ тис. грн.}$$

Доходи, в результаті створення транспортного відділу на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» представлені в таблиці 3.10.

Таблиця 3.10

Прогнозовані доходи ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» після створення транспортного відділу

Стаття доходів	%	Сума, тис.грн
Збільшення обсягів доходів	4,5	1868,7
Зростання доходу за рахунок контролю за виконанням планів	2,5	1038,2
Всього:		2906,9

Джерело: розраховано автором

Тобто, із вищенаведених розрахунків видно, що при запровадженні транспортного відділу досліджуване підприємство отримає за рік 2906,9 тис. грн. за рахунок збільшення обсягів доходів та зниження обсягів втрат.

На основі даного розрахунку спрогнозуємо дохід від впровадження транспортного відділу на 2018-2021 рр. дані приведено в табл. 3.11

Таблиця 3.11

Прогнозовані доходи ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» після створення транспортного відділу на 2018-2021 рр., тис.грн

Стаття доходів	2018	%	2019	%	2020	%	2021
Збільшення обсягів доходів	1868,7	5,0	1962,2	5,5	2070,2	5,8	2190,3
Зростання доходу за рахунок контролю за виконанням планів	1038,2	2,8	1067,3	3,1	1100,4	4,0	1144,4
Всього:	2906,9	-	3029,5	-	3170,6	-	3334,7

Джерело: розраховано автором

Як видно з таблиці прогнозований дохід ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» буде зростати з кожним роком, що означає доцільність впровадження транспортного відділу.

Прогнозований середньорічний дохід:

$$(2906,9 + 3029,5 + 3170,6 + 3334,7) / 4 = 3110,5 \text{ тис. грн.}$$

Наочно зобразимо прогнозований дохід ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на рис. 3.6.

Таким чином, на рис. 3.6 можна спостерігати тенденцію збільшення доходу ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» від впровадження транспортного відділу.

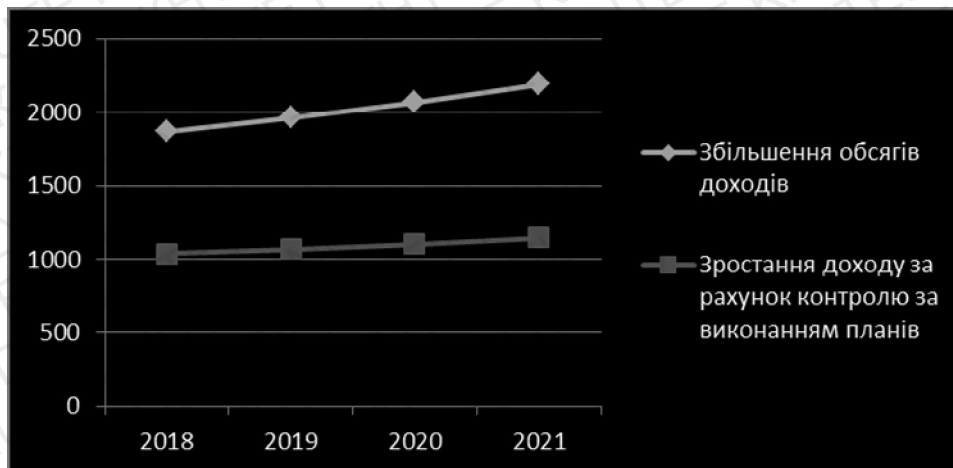


Рис. 3.6. Прогнозований дохід ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на 2018-2021 рр.

Джерело: сформовано автором

На основі цих розрахунків спрогнозуємо економічний ефект від запровадження транспортного відділу, а також сумарний економічний ефект, який отримає ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» в процесі запровадження транспортного відділу.

За даними Національного банку України, наступних три роки заробітня плата в середньому зростатиме на 9% [47].

Базою для розрахунку економічного ефекту від запровадження транспортного відділу є таблиця (3.12).

Таблиця 3.12

Економічний ефект від запровадження пропозиції удосконалення на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» на 2018-2021 рр., тис.грн

Показник	2018	2019	2020	2021
Приріст доходу	2906,9	3029,5	3170,6	3334,7
Капіталовкладення, (з/п)	810,3	852,9	929,7	1013,4

Економічний ефект	2096,6	2176,6	2240,9	2321,3
-------------------	--------	--------	--------	--------

Джерело: розраховано автором

Прогнозований середньорічний економічний ефект:

$$(2096,6+2176,6+2240,9+2321,3)/4=2208,85 \text{ тис.грн.}$$

На основі розрахунку було визначено, що ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» в процесі реалізації наведених пропозицій зможе отримати додатково середньорічний економічний ефект в розмірі 2208,85 тис. грн.

Отже, як видно із наведених розрахунків, за рахунок впровадження транспортного відділу, забезпечення його високої якості функціонування, підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» зможе отримати додатковий економічний ефект у розмірі 2208,85 тис. грн.

Тобто, запропонований захід підвищує рівень ефективності роботи суб'єкта господарювання, що означає – даний захід є доцільним для запровадження.

Повноцінне функціонування транспортного відділу тісно пов'язано з оптимізацією інформаційних потоків на підприємстві, а отже, з автоматизацією нового відділу підприємства з використанням сучасних інформаційних технологій.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

Основними шляхами вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій для ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є: підвищення продуктивності рухомого складу ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за рахунок покращення організації процесу міжнародних перевезень; зменшення часу простою рухомого складу та проведення швидких поточних ремонтних робіт, які посприяють підвищенню ефективності діяльності підприємства у міжнародних транспортних операціях.

Пропозиції щодо удосконалення міжнародних транспортних операцій

ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» зосереджується на: цілях розвитку і порядку удосконалення транспортної системи і її складовими частинами для забезпечення ефективних рішень і взаємного погодження інформаційних потоків і процесів прийняття рішень, а також організаційних, кадрових і технічних рішень; впровадження сучасних засобів і методів керування в межах вибраної комплексної концепції системи керування транспортними операціями; удосконалення організаційної структури ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» та створення транспортного відділу, який забезпечить підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій; покращення інформаційної системи транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» з метою поліпшення якості інформаційного масиву і розширення можливостей його швидкого використання.

За рахунок впровадження транспортного відділу, забезпечення його високої якості функціонування, підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» зможе отримати додатковий економічний ефект у розмірі 2208,85 тис. грн.

Тобто, запропонований захід підвищує рівень ефективності роботи суб'єкта господарювання, що означає – даний захід є доцільним для запровадження.

Отже, створення транспортного відділу на ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» сприятиме оптимізації витрат та підвищенню ефективного управління транспортними операціями.

ВИСНОВКИ

Розглянувши теоретичні та практичні аспекти оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій можемо зробити такі висновки.

Транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності – це система технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних чинників, методів управління транспортними операціями у сфері виробництва, обігу і споживання товарів, що переміщуються між країнами.

При здійсненні доставки товарів від продавця до покупця важливе значення мають питання організації доставки в залежності від видів транспорту (морські, автомобільні, залізничні та повітряні перевезення).

Ключовим чинником забезпечення ефективності транспортного обслуговування міжнародних перевезень є наявність точної і об'єктивної оцінки його результатів. Аналіз показників оцінки ефективності міжнародних вантажних перевезень дозволив відмітити як позитивні сторони, наприклад, урахування фактору часу, так і негативні – неврахування технології конкретного перевезення на витрати щодо його здійснення.

Проаналізовано виробничо-рекламну компанію ТОВ «ОЛ-ПРИНТ» (AllPrint Ltd.) як велике багатопрофільне підприємство, що представляє собою єдину команду, злагоджено працюючу на рекламному ринку. Наявність власних виробничих потужностей, передових технологій та високоякісних матеріалів, суміщених з оригінальними ідеями по дизайну, дозволяє виготовляти рекламну продукцію найвищої якості, великих тиражів в найкоротші терміни і за доступними цінами.

Слід відзначити, що виручка від реалізації продукції була збільшена на 37857,83 тис. грн, собівартість реалізації продукції збільшилася майже у 10 разів або на 23584,9 тис. грн. Збільшення даних показників економічної результативності свідчить про розширення господарської діяльності ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за рахунок розширення номенклатури, підвищення ціни на продукцію та про стратегічну політику завоювання нових ринків збуту.

Проаналізувавши зовнішньоекономічну діяльність ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» ми дійшли висновку, що підприємство експортує свої товари до більш ніж 6-ти країн світу, але за можливості буде розширювати коло потенційних закордонних партнерів, також підприємство планує і надалі завойовувати нові ринки Європи та країн СНД.

Найбільшими партнерами ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є Литва та Білорусь. Порівняно з іншими контрагентами на частку перевезень в Литву та Білорусь припадає понад 50% тоннажності перевезень.

Структура експорту ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» показала, що підприємство має досить широкий асортимент продукції, але найбільшим попитом на зовнішньому ринку користується машинна вишивка та промоодяг. Це означає, що підприємство ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» має високоякісні товари та помірні ціни на запропоновану продукцію в порівнянні із закордонними конкурентами.

Імпортна діяльність ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є незначною, так як підприємство в основному співпрацює з вітчизняною продукцією, тож частка імпортованих товарів в структурі не велика. Імпортна продукція складається з прапорів та прапорців.

Для здійснення міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» використовує три види транспорту – це залізничний, автомобільний та повітряний (при поставці сировини з Китаю). У перевезенні вантажів виділяється автомобільний транспорт. Його частка становить 88% від загального обсягу перевезених товарів ТОВ «ОЛ-ПРІНТ». Найменшу частку від загального обсягу перевезень займає повітряний транспорт, адже використовується лише при імпорті товарів з Китаю.

ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» наразі в повному обсязі забезпечує себе автотранспортом в здійсненні транспортних операцій на внутрішньому та зовнішньому ринку.

Основними шляхами вдосконалення ефективності міжнародних транспортних операцій для ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» є: підвищення продуктивності рухомого складу ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» за рахунок покращення організації процесу міжнародних перевезень; зменшення часу простою рухомого складу та проведення швидких поточних ремонтних робіт, які посприяють підвищенню ефективності діяльності підприємства у міжнародних транспортних операціях.

Пропозиції щодо удосконалення міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» зосереджується на: цілях розвитку і порядку удосконалення транспортної системи і її складовими частинами для забезпечення ефективних рішень і взаємного погодження інформаційних потоків і процесів прийняття рішень, а також організаційних, кадрових і технічних рішень; впровадження сучасних засобів і методів керування в межах вибраної комплексної концепції системи керування транспортними операціями; удосконалення організаційної структури ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» та створення транспортного відділу, який забезпечить підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій; покращення інформаційної системи транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» з метою поліпшення якості інформаційного масиву і розширення можливостей його швидкого використання.

Міжнародні транспортні перевезення повинні будуватися на чіткій організації переміщення рухомого складу і базуватися на маршрутизації автомобільних перевезень. Тому необхідно вивчити й оцінити маршрути руху автомобільного транспорту, які повинні забезпечувати максимальну продуктивність автомобілів при мінімально можливій собівартості перевезень.

Для того, щоб ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» ефективно здійснювало міжнародні транспортні операції потрібно раціонально та на повну потужність використовувати свій транспорт і при цьому застосовувати кільцеві маршрути. Адже перевагою такого маршруту буде можливість зібрання замовлень з

декількох країн, та здійснення одного рейсу в декілька країн Європи та СНД.

Удосконалення організаційної структури підприємства, насамперед, передбачає процес внесення коректив в організаційну структуру управління.

Заохочення співробітників до виконання поставлених цілей дозволить їм краще оцінити свою причетність і їх відповідальність за передбачувані зміни.

Отже, оптимізація організаційної структури підприємства націлена на створення такої моделі, що є адекватною внутрішнім та зовнішнім умовам функціонування підприємства, що постійно змінюються.

За рахунок впровадження транспортного відділу, забезпечення його високої якості функціонування, підвищення ефективності міжнародних транспортних операцій ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» зможе отримати додатковий економічний ефект у розмірі 2208,85 тис. грн.

Тобто, запропонований захід підвищує рівень ефективності роботи суб'єкта господарювання, що означає – даний захід є доцільним для запровадження.

Отже, створення транспортного відділу на ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» сприятиме оптимізації витрат та підвищенню ефективного управління транспортними операціями.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алькема В. Г. Логістика. Теорія та практика / В. Г. Алькема, О.М.Сумець. – К.: Вид. дім «Професіонал», 2008. – 272 с.
2. Альошинський Є. С. Дослідження проблеми оптимізації системи міжнародних вантажних перевезень при взаємодії різних видів транспорту / Є.С. Альошинський, Ж.В. Сомова, О.А. Тюпалов // Збірник наук. Праць. - Харків: УкрДАЗТ, 2009. – Вип. 94 – С. 197-201. 1
3. Анцелевич Г.О., Ковалевська Л.І., Покрещук О.О. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень: Підручник. – К.: Зовнішня торгівля, 2004. – 288 с.
4. Арсенов В.І. Транспорт в міжнародних економічних відносинах / В.І. Арсенов. - К., 2009. - 312 с. 2
5. Бажин І.І. Логістика: Компакт-підручник. - Х.: Консум, 2003. - 239 с.
6. Барановський Д. Н. Підвищення ефективності вантажних перевезень автомобільним транспортом / Д. Н. Барановський // Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. – 2010. – №3. – С. 4–12.
7. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт і доставка вантажів. Пер. з англ. - К.: Транспорт, 2008. - 165 с. 3
8. Біловодська О.А. Логістика / Біловодська О.А., Олефіренко О.М., Суярова О.О., Безноєва А.В. // Маркетинг: бакалаврський курс: підручник / за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. С.М. Ілляшенка. – Суми: Університетська книга, 2009. – 1134 с. – С. 759 – 882.

9. Брухіс Г.Є. Транспортно-експедиторська діяльність. - К .: Транспорт, 2007. – 123 с. 4
10. Вічевич А.М., Максимець О.В. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності: Навчальний посібник. - Львів: Афіша, 2004. – 140с. 5
11. Воркут Т. А. Проектування систем транспортного обслуговування в ланцюгах постачань: Монографія / Т. А. Воркут. – К.: НТУ, 2002. – 248 с.
12. Горяїнов О. М. Вплив техніко-експлуатаційних показників роботи автотранспорту на ефективність логістичної системи: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 / Олексій Миколайович Горяїнов; Національний транспортний ун-т. – К., 2004. – 17 с. 6
13. Давідіч Ю. О. Теоретичні основи ергономічного забезпечення автотранспортних технологічних процесів: автореф. дис. ... д-ра техн. наук:05.22.01; 05.01.04 / Юрій Олександрович Давідіч; Харківська національна академія міського господарства. – Х., 2007. – 42 с.
14. Джонсон Д.С., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л., Мерфі П.Р. мл. Сучасна логістика: Пер. з англ. - 7-е вид. - К .: Вільямс, 2002. -624 с. 7
15. Дикий С. О. Розробка методів і моделей організації і управління процесами транспортного обслуговування за сучасних умов: автореф. дис.канд. техн. наук: 05.13.22 / Сергій Олександрович Дикий; НТУ. – К., 2001.–18 с.
16. Економіка логістичних систем: Монографія / Васелевський М. [та ін.]; за наук. ред. Є. Крикавського та С. Кубіва. – Львів: Вид-во національного університету «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
- 17.Захаров К.В., Циганок А.В., Бочарников В.П., Захаров Ф.К. Логістика, ефективність і ризики зовнішньоекономічних операцій. – К.: ИНЭКС, 2000. – 237 с. 8
18. Іванов Д. В. Підвищення надійності транспортного обслуговування при здійсненні експедиційної діяльності (на прикладі міжнародних автомобільних перевезень): автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 /

Денис Вадимович Іванов; Національний транспортний ун-т. – К., 2002. – 20 с.

19. Івасишина Н. В. Підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / Наталія Володимирівна Івасишина; Національний транспортний ун-т. – К., 2002. – 19 с.
20. Ільченко С.В. Україна в світовій транспортній системі: перспективи функціонування і розвитку: монографія / С.В. Ільченко; Нац. акад. наук України, Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідні. - К.: ІПРЕД НАН України, 2012. - 455 с. 9
21. Інформаційна база даних емітентів. – Режим доступу: <https://smida.gov.ua/db> 10
22. Кальченко А.Г. Логістика: Навч. посіб. – К.: КНЕУ, 2003. - 284 с 11
23. Карабановіч І.І. Міжнародні автомобільні перевезення. - Мінськ: Амалфея, 2011. - 369 с. 12
24. Коваленко В. М. Вантажні автомобільні перевезення / В. М. Коваленко, В. А. Щуріхін, Н. Б. Машика. – Київ.: Літера ЛТД, 2006. – 304 с. 13
25. Козик В. В., Панкова Л. А. та ін. Зовнішньоекономічні операції: Навч. посіб. — К.: ЦНЛ, 2004. — 608 с.
26. Колянковська Т. О. Правове регулювання перевезень вантажів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; міжнародне приватне право» /Т. О. Колянковська. – Одеса, 2007. – 19 с. 14
27. Крикавський Є.В. Сучасні аспекти теорії і методології логістики // Тез. доп. IV Міжнар. наук.-практ. конф. "Маркетинг та логістика в системі менеджменту. – Вид-во Нац. ун-ту "Львівська політехніка", 2002. – 15 с. 15
28. Крохалева І.А., Холопов К.В. Практика зовнішньоторговельних перевезень. - К.: Транспорт, 2007. – 150с. 16

29. Ларіна Р.Р. Логістика: Навч. посіб. / Донецький держ. ун-т управління. - Донецьк: ДонДУУ, 2006. - 277с. 17
30. Левковець П.Р., Маруніч В.С. Міжнародні перевезення і транспортне право: навч. посіб. - 3-є видання, виправлення та доповнене. - К. : Арістей, 2005. - 292 с. 18
31. Мельниченко О. І. Розробка методів, моделей і алгоритмів організації і управління процесами перевезень вантажів у транспортному комплексі: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.13.22 / Олександр Іванович Мельниченко; УТУ. – К., 2000. – 18 с.
32. Мирошніченко Л., Сапрыкин Л., Михайленко Е. ,Автомобильные перевозки: организация и учет. 8-е изд. Х.: Фактор, 2009 - 688 с.
33. Нечаєв Г. І. Управління вантажною і комерційною роботою/ Г. І. Нечаєв, Г. Ф. Бабушкін. - Луганськ: СЛУ ім. В.Даля, 2002. - 568 с.
34. Нікітін П. В. Ефективність логістичного управління перевезеннями вантажів в умовах взаємодії різних видів транспорту: Монографія / П. В. Нікітін. – К.: Видавничий Дім Дмитра Бураго, 2008. – 104 с. 19
35. О.О.Донченко. Міжнародні перевезення: опорний конспект лекцій - К. 20
36. Окландер М. А. Логістична система підприємства: Монографія / М. А. Окландер. – Одеса: Астропринт, 2004. – 405 с.
37. Офіційна сторінка ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» . – Режим доступу : <http://flags-ua.com> 21
38. Панішев А. В. Моделі і методи оптимізації замкнутих маршрутів на транспортній мережі: монографія / А. В. Панішев, А. В. Морозов. - Житомир: ЖДТУ, 2014. - 316 с.
39. Пономарьова Ю.В. Логістика: Навч. посіб. – К.: ЦНЛ, 2003. – 189 с.
40. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105. 22
41. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 274/96-ВР// Відомості Верховної Ради України. – 1996. – Ст.22. 23

42. Про морський транспорт: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-V // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – Ст.24. 24
43. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446. 25
44. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004 р. № 1955-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 52. – Ст. 562. 26
45. Прокудін Г. С. Моделі та методи оптимізації вантажних перевезень в транспортних системах: автореф. дис. ... докт. техн. наук: 05.22.20 / Георгій Семенович Прокудін; Національний транспортний університет. – К., 2009. – 44 с. 27
46. Савенко В. Я., Гайдукевич В. А. Транспорт і шляхи сполучення: Підручник. — К.: Арістей, 2006. — 256 с.
47. Сайт Міністерства фінансів України. – Режим доступу : www.minfin.gov.ua. 28
48. Системологія на транспорті: підручник: у 5 кн./За аг. Ред.. М.Ф. Дмитриченка. - К.: Знання України, 2005 - Кн. 1: Основи теорії систем і управління / Е.В. Гаврилов, М.Ф Дмитриченко, В.К. Доля та ін. - 344 с.
49. Скорік О. О. Підвищення ефективності транспортного обслуговування вантажовласників при доставці вантажів у міжнародному автомобільному сполученні: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 / Олеся Олександрівна Скорік; Харківський національний автомобільно-дорожній ун-т. – Х., 2008. – 23 с.
50. Сокур І.М, Сокур Л.М, Герасімічук В.В. Транспортна логістика: Навч. посіб-ник. — К.: Центр навчальної літератури, 2009. — 222 с.
51. Сумец А. М. Логистика: Теория, ситуации, практические задания/А. М. Сумец. – К.: «Хай-Тек Пресс», 2008. – 320 с.
52. Сучасна логістика = Contemporary Logistics / Дж.С. Джонсон, Д.Ф. Вуд, Д.Л. Вордлоу, П.Р. Мэрфі-мл. ; [пер. с англ. А. І. Мороза, С. Г. Тригуб]. 2005. – 624с. 29

53. Таньков К.М., Тридід О.М., Колодязєва Т.О. Логістика: Навч. посіб. – Х.: ВД "ІНЖЕК", 2004. – 352 с
54. Товкун Д. Л. Методи, моделі і стратегії мультимодальних перевезень вантажів: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 05.22.20 / Дмитро Леонидович Товкун; Національний транспортний університет. – К., 2002.–16 с.
55. Транспортні технології в системах логістики / [Дмитриченко В. Ф. – Київ: ІНФОРМАВТОДОР, 2007. – 676 с. 30
56. Тридід О.М. Логістичний менеджмент / О. М. Тридід, К. М. Таньков. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2005. – 224 с. 31
57. Управління логістикою : розробка стратегій логістичних операцій: пер. з англ. ; за наук. ред. О. Є. Міхейцева. – Дніпропетровськ: Баланс Бізнес Букс, 2007. – 368.
58. Харрісон Алан. Управління логістикою: Розробка стратегій логістичних операцій / Алан Харрісон, Хоук Ремко Ван. – [пер. с англ.]. – [за наук. ред. О.Є. Міхейцева]. – Дніпропетровськ: Баланс Бізнес Букс, 2007. – 368 с.
59. Чухрай Н. Формування ланцюга поставок: питання теорії та практики. Монографія / Н. Чухрай, О. Гірна. – Львів: «Інтелект-Захід», 2007.– 232 с.
60. Шумлянська О. І. Підходи до оцінки ефективності логістичних систем / О. І. Шумлянська // Проблеми розвитку транспортної логістики: міжнар. наук.-практ. конф. : тез. доп. - Одеса, 2009. - С. 88-90.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Ретроспектива балансових звітів ТОВ «ОЛ-ПРІНТ» станом на 31.12.2013-31.12.2017 тис. грн.

Актив	Код рядка	на 31.12. 2013 р.	на 31.12. 2014 р.	на 31.12. 2015 р.	на 31.12. 2016 р.	на 31.12. 2017 р.
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи:	1000					
- первісна вартість	1001					
- накопичена амортизація	1002					
Незавершені капітальні інвестиції	1005	371,6	417,9	-	-	-
Основні засоби (залишкова вартість):	1010	701,5	787,7	5740,2	5228,2	6003,7
- первісна вартість	1011	720,3	809,4	6274,5	6836,7	7089,4
- знос	1012	18,9	21,3	534,3	1608,5	1954,3
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-	-	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020					
Довгострокові фінансові інвестиції:		-	-	-	-	-
- які облік-ся за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-	-	-	-
- інші фінансові інвестиції	1035	-	-	-	-	-

Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-	-	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-	-	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-	-	-	-
Усього за розділом I	1095	1073,1	1205,6	5740,2	5228,2	6003,7
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	792,2	890,1	475,2	913,2	1008,7
Поточні біологічні активи	1110					
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125			770,4	2006,5	2893,0
Дебіторська заборгованість за рахунками:						
- за виданими авансами	1130					
- з бюджетом	1135			166,7	770,8	900,6
у тому числі з податку на прибуток	1136					
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	332,4	373,5	867,6	1974,1	2077,3
Поточні фінансові інвестиції	1160					
Гроші та їх еквіваленти	1165	30,4	34,2	739,0	123,0	496,8
Витрати майбутніх періодів	1170					
Інші оборотні активи	1190	200,8	225,6	597,2	1162,8	1987,5
Усього за розділом II	1195	1355,8	1523,4	3616,1	6950,4	9363,9
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та	1200					

групи вибуття						
Баланс	1300	2428,9	2729	9356,3	12178,6	15367,6

Пасив	Код рядка	на 12.31. 2013 р.	на 31.12. 2014 р.	на 31.12. 2015 р.	на 31.12. 2016 р.	на 31.12. 2017 р.
I. Власний капітал						
Зареєстрований капітал	1400	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Капітал у дооцінках	1405					
Додатковий капітал	1410					
Резервний капітал	1415					
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	178,8	220,4	47,6	344,2	498,5
Неоплачений капітал	1425					
Вилучений капітал	1430					
Усього за розділом I	1495	278,8	320,4	147,6	444,2	598,5
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення						
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-			
Довгострокові кредити банків	1510	-	-			
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-	458,0	-572,8	-189,5
Довгострокові забезпечення	1520	-	-			
Цільове фінансування	1525	-	-			
Усього за розділом II	1595	-	-	458	-572,8	-189,5
III. Поточні зобов'язання і забезпечення						
Короткострокові кредити банків	1600					
Поточна кредиторська заборгованість	0,0					
- за довгострок. зобов'язаннями	1610					
- товари, роботи, послуги	1615	965,7	1085,0	4788,8	5469,0	6794,2

- розрахунками з бюджетом	1620	18,7	20,5	-	0,2	10,4
- - у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-	-	-	-
- розрахунками зі страхування	1625	0,8	0,9	-	-	-
- розрахунками з оплати праці	1630	-	-	-	-	-
Поточні забезпечення	1660	-	-	-	-	-
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-	-	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	1164,9	1302,2	3961,9	6838,0	8154,0
Усього за розділом III	1695	2150,1	2408,6	8750,7	12307,2	14958,6
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700					
Баланс	1900	2428,9	2729	9356,3	12178,6	15367,6

ДОДАТОК Б

**Ретроспектива аналітичних звітів про фінансові результати ТОВ
«ОЛ-ПРИНТ» станом на 31.12.2013-31.12.2017, тис. грн.**

Стаття	Код рядка	на 12.31. 2013 р.	на 31.12. 2014 р.	на 31.12. 2015 р.	на 31.12. 2016 р.	на 31.12. 2017 р.
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	3969,4 7	4406,4	17971,5	32175,1	41527, 3
Собівартість реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	2563,3	3767,3	16388,9	23044,4	26148, 2
Валовий:						
- прибуток	2090					
- збиток	2095					
Інші операційні доходи	2120	69		357,9	1390,7	2078,3
Адміністративні витрати	2130					
Витрати на збут	2150					
Інші операційні витрати	2180	143,5	367,0	1882,4	10448,4	6473,6
Фінансові результати від операційної діяльності:						
- прибуток	2190					
- збиток	2195					
Доход від участі в капіталі	2200					
Інші фінансові доходи	2220					
Інші доходи	2240					
Фінансові витрати	2250					
Втрати від участі в капіталі	2255					
Інші витрати	2270					
Фінансові результати до оподаткування:						
- прибуток	2290	201,17	272,1	58,1	76,2	157,3
- збиток	2295					
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	35,9	51,7	10,5	-	49,5
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305					
Чистий фінансовий результат:						
- прибуток	2350	165,27	220,4	47,6	76,2	107,8
- збиток	2355					