

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра світової економіки

Випускна кваліфікаційна робота

на тему:

**Транспортна інфраструктура в забезпеченні міжнародної
конкурентоспроможності підприємства**

(на матеріалах ТОВ «Свеб Карго» м. Київ)

Студента 2курсу, 2М групи,
факультету міжнародної торгівлі

і права

спеціальності 051 «Економіка»

спеціалізації «Міжнародна економіка»

Науковий керівник

доктор економічних наук

професор кафедри світової економіки

Гарант освітньої програми

кандидат економічних наук

професор

підпис

підпис

підпис

Новікова Володимира

Сергійовича

Каложна Наталія

Геннадіївна

Кудирко Людмила

Петрівна

Київ 2019

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ ТОВ «СВЕБ КАРГО»	6
1.1. Аналіз міжнародного ринку мультимодальних перевезень	6
1.2. Аналіз фінансово - господарської діяльності ТОВ «Свеб Карго»	14
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТОВ «СВЕБ КАРГО» НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	31
2.1 Діагностика зовнішнього середовища діяльності ТОВ «Свеб Карго»	31
2.2. Оцінка рівня конкурентоспроможності ТОВ «Свеб Карго» на міжнародному ринку	35
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖОСТІ ТОВ «СВЕБ КАРГО» НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	46
3.1. Розробка комплексу заходів підвищення конкурентоспроможності ТОВ «Свеб Карго»	46
3.2 Прогнозна оцінка ефективності запропонованих заходів для ТОВ «Свеб Карго»	50
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	64
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	67
ДОДАТОК	71

ВСТУП

Актуальність дослідження. В даний час економіка різних країн тісно пов'язана з поділом виробництва і організацією транспортних зв'язків між ними. Ринок транспортних послуг навіть в умовах окремих кризових явищ щорічно зростає, тому роль транспорту в економічних зв'язках всередині країни і міжнародних постійно збільшується.

До транспорту висуваються вимоги щодо надійності, безперервності, ритмічності, підвищення швидкості перевезення, а також доставки «точно в строк» без втрат і з мінімальною вартістю перевезення.

Для прискорення руху матеріальних потоків великі складності створюють відмінності національних нормативно-правових вимог і технічних норм на рухомий склад та інфраструктуру.

З метою задоволення таких вимог на різних видах транспорту постійно розробляються технології із застосуванням нових технічних засобів, тісно взаємодіючих між собою, використовуючи транспортні мережі, що працюють за єдиними стандартами, інформаційним і технічним характеристикам в єдиному правовому полі.

Важливою проблемою для транспорту нині є організація логістичних систем управління перевезеннями з взаємодією різних видів транспорту, а також розвиток транспортної інфраструктури з будівництвом термінальних комплексів і портів, що забезпечують мультимодальні перевезення і інтермодальні технології.

Для ефективних перевезень пасажирів однієї з головних завдань, вирішення якої дозволить скоротити загальну час поїздки пасажирів, є вдосконалення техніко-технологічної структури планувальних рішень транспортно-пересадочних вузлів і оптимізація взаємодії видів транспорту в транспортно-пересадочному вузлі.

Інтеграція міжнародних транспортних систем дозволяє підвищити рівень

технічного розвитку транспортної інфраструктури, зменшити або ліквідувати число перевантажувальних операцій, спростити при переході кордону митні процедури, скоротити час на перевезення вантажів і вартість перевезення.

Впродовж останнього десятиріччя ринок перевезень був радикально реструктуризований. Причиною цього послужила хвиля лібералізації міжнародних і національних транспортних послуг, а також технологічні інновації, які сприяли змінам в сфері перевезень, логістики і експедиції. Незважаючи на це, в області мультимодальних перевезень досі відсутня однаковість в понятійно-категорійний апарат, внаслідок чого існує необхідність удосконалення методичного забезпечення процесу організації мультимодальних перевезень.

В даний час привабливість ринку транспортних послуг України для іноземних вантажовласників катастрофічно низька. Причинами цього є неконкурентоспроможність транспортних послуг, а також численні технічні і технологічні, комерційно-правові, законодавчі проблеми. Значну роль в цьому відіграє і низький рівень організації міжнародних перевезень з використанням декількох видів транспорту. Тому вважаємо, що питання транспортної інфраструктури є актуальним питанням на сьогодні.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Особливості мультимодальних перевезень були розглянуті в працях Котлубей А.М., Лимонова Е.Л., Плужникова К.І., Чунтомовой Ю.А., Скарідовой А.С., Цветова Ю.М., Чекаловца В.Г. і інших авторів

В роботах українських вчених Плужникова К.І., Милославської С.В., Чунтомовой Ю.А. проблеми мультимодального повідомлення розглядаються з точки зору загальних техніко-економічних аспектів по організації та плануванню міжнародні мультимодальні перевезень. У той же час в роботах приділяється недостатня увага організаційно-економічного аспекту мультимодальних перевезень. Також в переліку публікацій галузевої транспортної літератури за останні десять років практично відсутні роботи, повністю присвячені розгляду питань щодо формування однаковості в категорійний забезпеченні міжнародних

мультимодальних перевезень.

Метою роботи є аналіз транспортної інфраструктури в забезпеченні міжнародної конкурентоспроможності на підприємстві ТОВ «Свеб Карго».

Для досягнення поставленої мети вирішено такі завдання:

- проведено аналіз міжнародного ринку мультимодальних перевезень.
- проведено аналіз фінансово - господарської діяльності ТОВ «Свеб Карго».
- проведено діагностику зовнішнього середовища діяльності ТОВ «Свеб Карго».
- визначено оцінку рівня конкурентоспроможності ТОВ «Свеб Карго» на міжнародному ринку.
- розроблено комплекс заходів підвищення конкурентоспроможності ТОВ «Свеб Карго».
- визначено та розрахувати прогнозну оцінку ефективності запропонованих заходів для ТОВ «Свеб Карго».

Об'єктом дослідження є процес організації транспортно-експедиторської діяльності підприємства ТОВ «Свеб Карго».

Предметом дослідження виступають теоретично-методологічні аспекти та практичний інструментарій міжнародної транспортно-експедиторської діяльності підприємства ТОВ «Свеб Карго».

У процесі виконання дослідження застосовувалися сукупність загальних та специфічних **наукових методів**, таких як: системний підхід, методи економічного та статистичного аналізу, групування, графічного моделювання організаційних структур, експертної оцінки.

Для отримання аналітичної інформації були використані дані статистичної звітності, внутрішньої, зокрема, бухгалтерської звітності підприємства ТОВ «Свеб Карго» та матеріали практикуючих фахівців в галузі менеджменту та логістики, розміщені в підручниках та електронних джерелах.

Структура роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1

ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ ТОВ «СВЕБ КАРГО»

1.1. Аналіз міжнародного ринку мультимодальних перевезень

Глобалізація економіки і розвиток сучасних ланцюгів поставок зажадали створення транспортного продукту, який би поєднував послуги різних видів транспорту найбільш ефективним і зручним для вантажовідправників чином і формувався, перш за все, виходячи з інтересів вантажу, а не окремих учасників процесу транспортування. Таким продуктом стали мультимодальні перевезення.

Мультимодальні перевезення - це перевезення вантажу, як мінімум, двома видами транспорту, виконувана під відповідальністю одного транспортного оператора за єдиним транспортним документом і за наскрізного тарифу (Додаток А.1).

У монографії Котлубей О.М. інтермодальні перевезенням називається доставка вантажів «від дверей до дверей» двома або декількома видами транспорту, яка здійснюється під єдиним керівництвом оператора, за єдиним транспортним документом і за єдиною тарифною ставкою, яка поширюється на весь маршрут. У мультимодальних перевезеннях один з видів транспорту виступає в ролі головного перевізника, оператора, а взаємодіючі види транспорту виступають як субпідрядники [1. С. 14].

У монографії Лимонова Е.Л. мультимодальним перевезенням присвячена глава 8 «експедитування та мультимодальні перевезення» [2. С.235].

У навчальному посібнику Плужникова К.І. і Чунтомовой Ю.А. перевезення, здійснювані по транспортним коридорам, називаються інтермодальними. До інтермодальних перевезень відносять безперевантажувальні способи доставки вантажів в змішаному (мультимодальному) повідомленні, при якому в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший вантаж не перевантажується з одного транспортного засобу в інший, а передається з одного на інший вид транспорту в тій «ємності» (

контейнері, найманому кузові, та ін.) або разом з тим транспортним засобом з (автомобільному трейлері, напівпричепі-шасі, ліхтері) в яке він був завантажений в пункті відправлення (пункті зародження потоку) [3. С. 277].

На думку А.С. Скарідова, поняття інтермодального перевезення повинно бути сформульовано наступним чином: під інтермодальним перевезенням слід розуміти доставку вантажів або пасажирів більш ніж одним видом транспорту за одну транспортну операцію, оформлену відповідним єдиним договором перевезення [4].

Перевізник несе відповідальність за все перевезення, навіть якщо ця транспортування проводиться різними видами транспорту [5]. Як синонім поняття «мультимодальне перевезення» часто використовується термін «змішане перевезення» [6]. За визначенням Конференція ООН з торгівлі і розвитку ЮНКТАД основні види перевезень класифікується наступним чином.

Унімодальне перевезення (Unimodal transport) - перевезення вантажів одним видом транспорту одним або більше перевізниками. Якщо це тільки один перевізник, то він видає свій власний документ перевезення, наприклад, коносамент, транспортну накладну, накладну на авіаперевезення тощо. Якщо перевізник не один (наприклад перевезення здійснюється з одного порту через інший в третій з перевалкою вантажу в проміжному порту), то один з них може видати наскрізний коносамент, який покриває всю перевезення. Залежно від умов, що друкуються на обороті наскрізного коносаменту, видав його перевізник може відповідати за все перевезення від порту або тільки за ту її частину, яку здійснює його власне судно.

Інтермодальне перевезення (Intermodal transport) - перевезення вантажів декількома видами транспорту, при якій один з перевізників організовує всю перевезення з пункту або порту відправки до пункту або порту призначення через одну або більше проміжних пунктів або портів. Залежно від того як розділяється відповідальність за все перевезення, видаються різні види документів перевезення.

Сегментоване перевезення (Segmented transport) - перевезення, коли він перевізник бере на себе відповідальність за ту її частину, яку він сам здійснює. перевізник може виписати коносамент на інтермодальні або комбіноване перевезення.

Мультимодальне перевезення (Multimodal transport). - перевезення, коли він перевізник бере на себе відповідальність за все перевезення та видає документ мультимодального перевезення.

Комбінована перевезення (Combined transport). - перевезення товарів в одному і тому ж контейнері або транспортному засобі послідовно різними видами транспорту.

Міжнародні модальні перевезення (Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення, стаття 1). Перевезення вантажів, щонайменше двома видами транспорту, на основі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні.

Об'єктом транспортування при мультимодальному перевезенні в принципі можуть бути будь-які вантажі - наливні, навалочні, тарно-штучні. Однак найбільш широке поширення мають мультимодальні перевезення, в яких використовуються так звані ІТУ (в англійському варіанті - Intermodal Transport Units, ITU) - контейнери (containers), контрейлер (Controllers), знімні кузова (swap-bodies). Вантаж знаходиться в ІТУ на всьому шляху прямування, а всі транспортні та вантажні операції при цьому виконуються не з різнорідними вантажними місцями, а зі стандартними ІТУ (так звана безперевантажувальних транспортна технологія), що значно прискорює і здешевлює технологічні процеси, підвищує схоронність вантажів і дає ряд цілий ряд інших переваг.

Мультимодальне перевезення з використанням ІТУ називається інтермодальним перевезенням. Для вантажовідправника інтермодальне перевезення виглядає як перевезення, що виконується одним видом транспорту (в англійській літературі стосовно до такого перевезення часто зустрічається термін seamless - «безшовна»). Клієнт має справу з єдиним оператором, який

приймає на себе повну відповідальність за доставку вантажу, забезпечує виконання необхідних додаткових послуг, погоджує з клієнтом «наскрізний» тариф і видає клієнтові один транспортний документ на весь шлях прямування вантажу, виступаючи перед ним в якості єдиного перевізника за договором.

У світовій практиці, при всьому різноманітті інтермодальних транспортних систем, склалися дві основні моделі інтермодальних перевезень: «океанська» і «континентальна».

Ці моделі розрізняються передумовами зародження, сферами застосування, рушійними силами, технологічними рішеннями, характером участі держави в їх реалізації [7].

«Океанська» модель інтермодальних перевезень (далі - ОМ) сформувалася в період інтенсивної контейнеризації світової економіки (1960-1980-ті рр.) як результат зростаючої конкуренції провідних морських контейнерних операторів, головним чином - американських. Очевидно, що морська контейнерна компанія, яка змогла б надати клієнту єдиний «наскрізний» сервіс, що включає не тільки морський, але і наземні ділянки маршруту, а також необхідні додаткові послуги, отримала б незаперечні ринкові переваги.

Головна ідея - «океанської» моделі - об'єднання послідовних етапів транспортування різними видами транспорту в рамках цілісного транспортного продукту, який і пропонується користувачам. «Океанська» модель використовується в глобальних ланцюгах поставок товарів, що перевозяться в контейнерах. В основі перевезення лежить доставка по морській контейнерній лінії, доповнена залізничним і (або) автомобільним ділянками транспортування, послугами терміналів і додатковими логістичними послугами.

«Континентальна» модель інтермодального перевезення (далі - КМ) зародилася в результаті дії двох зустрічних тенденцій. З одного боку, залізничні компанії та перевізники внутрішнього водного транспорту, а також судноплавні лінії у внутрішньому сполученні прагнули проникнути на зростаючий ринок малопартійних перевезень, який практично безроздільно належав автомобільного транспорту. З іншого боку, автомобільні перевізники і їх

клієнтура були готові скористатися суттєвою економією, яку може дати виконання основної частини дальньої перевезення по залізниці або по воді. Для реалізації цих тенденцій, перш за все, потрібні були ефективні технологічні рішення, які забезпечували б швидко і дешево перевалку транспортних одиниць між автомобільним і залізничним транспортом.

Поворотним пунктом, що визначив початок системної реалізації «континентальної» моделі на державному рівні в Європі, слід вважати появу в 2001 року вже згадуваної Білої книги транспортної політики ЄС до 2010 року "Час вирішувати" [8]. Цей документ проголосив загальну орієнтацію європейської транспортної стратегії на запобігання колапсу автомобільних доріг шляхом всебічного скорочення частки автомобільного транспорту в транспортному балансі і розвитку інтермодальних перевезень. Біла книга визначила ряд заходів по їх економічного стимулювання, розробці нових технологічних рішень, а також по переорієнтації перспективних європейських програм і проектів розвитку транспортної інфраструктури на принципи інтермодалізму.

Таким чином, підключення ресурсів ЄС і окремих країн-членів значно знизив поріг можливості бути реалізованим інтермодальних сервісів в рамках континентальної моделі. Розвиток інтермодальних перевезень залишається однією з центральних ідей і в нині чинному документі транспортної політики ЄС.

Основні передумови застосування: ОМ-Інтеграція окремих елементів змішаного перевезення в єдиний транспортний продукт; КМ-Зниження витрат наземного транспортування. Реалізація екологічних пріоритетів.

У світовій практиці мультимодальні системи логістики є невід'ємною складовою транспортних систем країн / регіонів. У США сегмент активно розвивається ще з початку ХХ століття, в Європі в останні роки дві третини міжнародних перевезень вантажів здійснювалися в змішаному сполученні. На пострадянському просторі такий тип перевезень тільки починає розвиватися.

У США мультимодальні перевезення авто-жд використовуються на маршрутах понад 800 км, на відстанях до 800 км використовують автомобільний

транспорт. Також діє понад 100 комплексних терміналів загальнонаціонального значення, 500 опорних терміналів на всіх видах транспорту, кілька тисяч консолідаційних пунктів в яких стикуються основні види транспорту і перетинаються головні залізничні колії. Контейнерний парк США становить близько 45% світового парку великотоннажних контейнерів.

У країнах простору 1520 мультимодальні перевезення представлені в основному контейнерними маршрутами по схемах жд - авто і жд - порт (Додаток А.2, Додаток А.3).

Для Євросоюзу найбільш поширених мультимодальні маршрути: авто-жд-авто і авто-жд-порт, з тенденцією до подальшого заміни автомобільних маршрутів на мультимодальні для мінімізації витрат на паливо, викидів CO₂ і збереження цілісності дорожнього полотна країн ЄС.

Стратегією розвитку транспортної інфраструктури ЄС на 2014-2020 в структурі Транс'європейської транспортної мережі передбачено створення 9 мультимодальних коридорів, кожен з яких повинен поєднати в собі мінімум 3 види транспорту, з'єднати 3 держави і мати 2 транскордонні секції:

- 3 коридору «Схід-захід»;
- 2 «північ-південь»;
- 4 діагональних коридору.

У Німеччині для розвитку мультимодальних систем створена спеціалізована фірма «Transfracht International », яка є дочірнім підприємством АТ «Німецькі федеральні залізниці», і яка активно співпрацює з транспортними фірмами різних видів транспорту, а також з банками країни, що дозволило їй створювати мультимодальні системи за участю залізничного транспорту.

В Угорщині об'єднані кілька залізничних і автомобільних підприємств за сприяння австрійських і німецьких транспортних фірм, що надають в оренду свої транспортні засоби, для організації мультимодальних систем в міжнародному сполученні. В Угорщині працюють три залізничні станції, з якими безпосередньо контактують 12 австрійських та 15 німецьких терміналів, утворюючи єдиний

транспортний комплекс, в межах якого доставляють знімні кузова і сидельні напівпричепи, тобто використовують інтермодальну технологію.

У внутрішніх перевезеннях Польщі основною стратегією розвитку мультимодальних систем є перевезення вантажів в великотоннажних контейнерах між терміналами або станціями, на яких можливе перевантаження контейнерів. Транзит контейнерів між Заходом і Сходом здійснюють вантажними поїздами постійного складу в рамках організації «Інтерконтейнер».

Основою мультимодальних перевезень в Великобританії є перевезення в великотоннажних контейнерах, перевезених в не розчеплених швидкісних поїздах. Для цих перевезень вишикувалася система швидкісної мережі вантажних перевезень «Фрейтлайнер». У мультимодальну автомобільно-морську систему об'єднані 14 портів і 42 терміналу, розташованих по всій території країни, в які вантажі доставляють автомобільним і морським видами транспорту. Створена дочірня компанія Британських залізниць, яка обслуговує щодоби 200 поїздів, що складаються з 15 вагонів, при загальній масі вантажів, що перевозяться 915 т. Потяги курсують по 75 маршрутах. В системі перевозять понад 600 тис. Контейнерів на рік. Всі склади і порти для оперативного управління з'єднані на основі комп'ютерних мереж.

Поточна тенденція: відмова клієнтів від мультимодального сервісу (автомобільно-залізничного) на користь чисто залізничних контейнерних перевезень; причина - прагнення компаній оптимізувати витрати при збереженні допустимого рівня сервісу. За таким алгоритмом, зокрема, трансформується напрямок перевезень з Московського регіону в Сибір; втрати в термінах становлять кілька днів; здешевлення становить 20-25%.

Литва. АТ «Литовські залізниці» на даний момент розвиває три контейнерних напрямки Європа-Азія; всього ж в портфелі компанії 7 регулярних сервісів («Саулі», «Шяштокай Експрес», «Балтійський вітер», «Меркурій», «Вікінг », Vilnius Shuttle, контрейлерний «Немунас»).

Білорусія. В активі Білоруської залізниці 18 регулярних контейнерних маршрутів - «Електронний поїзд» (маршрут Ченду (Китай) -Лодзь);

контейнерний поїзд Китай-Німеччина (Чженьчжоу-Гамбург). Контейнерний поїзд «Балтійський вітер» (Литва - Казахстан); контейнерний поїзд «Меркурій» (Литва-РФ), поїзд «Німан» (Мінськ-Вільнюс / Каунас) на сьогодні розглядається можливість продовження організації інтермодальних перевезень в напрямку Польщі.

Мультимодальні перевезення в Україні представлені в форматі:

- «вагон на судні»;
- «автомобіль на судні»;
- каботажних перевезень контейнерів.

Для управління мультимодальних перевезень з жд складової в складі УЗ створено контейнерне підприємство «Ліски», яке здійснює експлуатацію контейнерного парку, надає послуги оренди контейнерів, складування і зберігання вантажів, експедиторську і митно-брокерську діяльність (Додаток А.4)

Перевагами мультимодальної логістики в Україні є:

- схоронність перевезених вантажів (єдиний відповідальний за доставку вантажу).
- конкурентоспроможна в порівнянні з альтернативними видами транспорту вартість перевезення (за рахунок об'ємних знижок, мінімізації штрафів, термінів і вартості зберігання).
- скорочення часу доставки вантажів одержувачам за принципом «від дверей до дверей» (прискорення митних та інших бюрократичних процедур).
- можливість розширення географії поставок.

Напрямами розвитку мультимодальних перевезень в Україні є:

1. Створення нормативно-правової бази - прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення », ратифікація міжнародних нормативно правових актів.
2. Розвиток і уніфікація транспортної інфраструктури:
 - портових складських і грузоперевалочних потужностей;

- створення мережі логістичних центрів, що пропонують різні міжнародні логістичні послуги, для підвищення ефективності ланцюгів поставок.

3. Забезпечення інформаційної автоматизації транспортного процесу, розвиток електронного документообігу.

4. Уніфікація перевізних документів.

5. Пошук нових маршрутів доставки вантажів.

Загалом можемо сказати, що на сьогоднішній час мультимодальні перевезення стали дуже поширеними у всьому світі.

1.2. Аналіз фінансово - господарської діяльності ТОВ «Свеб Карго»

Транспортно-логістична компанія ТОВ «Свеб Карго» надає широкий спектр професійних логістичних та консалтингових послуг в країнах СНД і Азії.

Її основна мета - доставка вантажів з Китаю в цілісності й схоронності в найкоротші терміни. Для цього компанія підбирає найбільш підходящий варіант перевезення вантажу (авіадоставка, морські контейнерні перевезення, збірні вантажі, мультимодальні перевезення). Компанія не продає товари, вона організовує прямі поставки з Китаю та інших країн Азії.

З ТОВ «Свеб Карго» співпрацюють одні з найбільших оптових торгових компаній України, роздрібні мережі і виробники, які хочуть закуповувати продукцію безпосередньо в Китаї, минаючи перекупників.

ТОВ «Свеб Карго» співпрацює з найнадійнішими морськими лініями, такими як FESCO, MAERSK, OOCL, SASKO, MSC, прорахована до дрібниць логістика дозволяє нам знизити ціну на кінцеву собівартість товару.

Сильна ринкова позиція ТОВ «Свеб Карго» полягає у морському перевезенні, авіаперевезенні, автомобільному перевезенні та контрактній логістиці, які чітко сфокусовані на наданні ІТ-послуг з управління логістикою та управлінням постачанням.

Найменування: ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "Свеб-КАРГО ЛТД"

Скорочена назва: ТОВ "Свеб-КАРГО ЛТД"

Код фірми: 39286492

Адреса: Київ, вул. Миколи Лаврухіна, 12

ПІБ керівника: Степнівській Володимир Альфредович

Основний вид діяльності: 46.90 Неспеціалізована оптова торгівля

Категорії: вантажні перевезення, митні послуги

Телефон: +38 (044) 383-44-63, +38 (093) 722 70 63

Сайт: <http://sveb-cargo.com>

Організаційна структура підприємства ТОВ «Свеб Карго» наведена на рис.

1.1. Організаційна структура управління дозволяє якісно реалізовувати транспортно-експедиційну діяльність підприємства ТОВ «Свеб Карго».

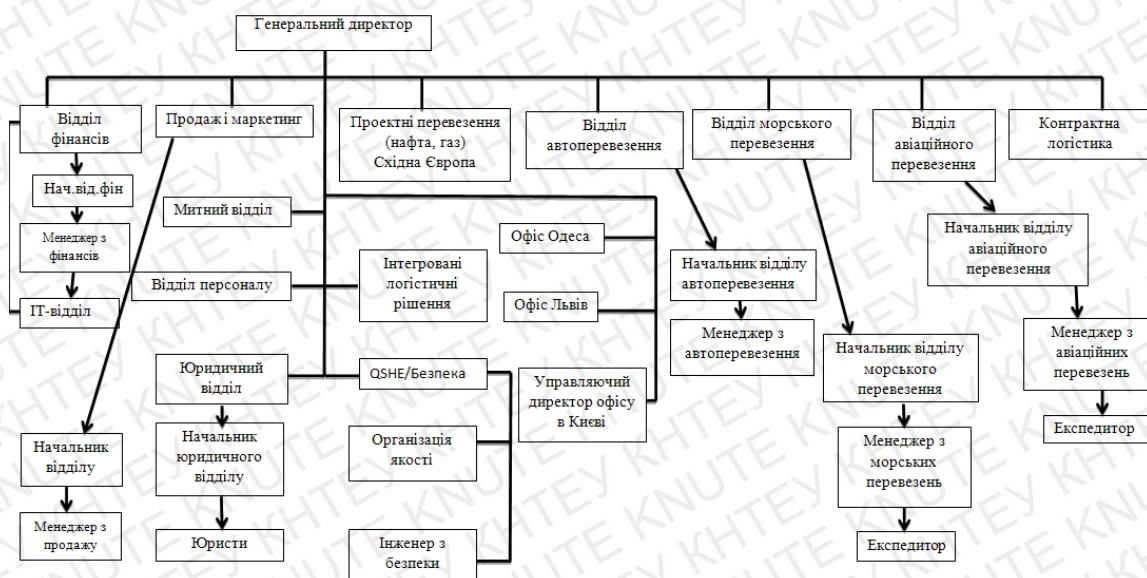


Рис. 1.1 Організаційна структура підприємства ТОВ «Свеб Карго»

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Продукція, послуги ТОВ «Свеб Карго»: авіаційні перевезення, морські перевезення, автоперевезення міжнародні комплектних вантажів і збірних вантажів, залізничні перевезення, складські послуги, брокерські послуги, митні послуги.

Авіаперевезення «ТОВ «Свеб Карго»: Авіадоставка вантажів з Китаю в Україну дуже популярна для малогабаритних і легких вантажів, що вимагають

термінової доставки з Китаю. В першу чергу її застосовують для трендових товарів, попит на які швидко приходить і швидко йде, а планувати заздалегідь його дуже складно. Також авіа експрес доставка вантажів з Китаю підійде для малогабаритних, легких вантажів з високою маржинальністю, яка повністю виправдовує вартість швидкої доставки з Китаю в Україну за рахунок високої швидкості обороту Вашого капіталу і відносно низькій вартості доставки на одиницю товару.

Більше 10 років досвіду авіап перевезень з Китаю в Україну дозволяють Вам отримати чесні терміни доставки вантажу від моменту його надходження на наш склад в Китаї, до моменту його надходження на склад в Києві. Терміни «ТОВ «Свеб Карго» авіа доставки вантажів складають 14-20 днів і враховують всі етапи його шляху з Китаю в Україну.

Якщо товар: легкий, займає мало місця і має високу вартість і маржинальність, то авіадоставка таких товарів з Китаю буде дуже вигідна для клієнта. Якщо ж при цьому клієнт готовий почекати замовлений товар, то доставка вантажів з Китаю літаком є для клієнта єдиним економічно найбільш ефективним способом доставки.

Додатково «ТОВ «Свеб Карго» може допомогти з транспортуванням вантажу по Китаю від постачальника на наш склад, зробити Перевірку вантажу - «Інспекція» і надати фотозвіт, зробити Перепакування вантажу в Китаї перед відправкою, Митне очищення та доставити до на склад в Україні.

Морські перевезення ТОВ «Свеб Карго»: Доставка морем з Китаю в Україну найдешевший, але і найдовший спосіб доставки товарів. Зате правильно застосувавши її можна отримати незаперечні переваги. Отже, давайте розглянемо ідеальний варіант використання морських вантажоперевезень з Китаю в Україну. Якщо у клієнта об'ємний або габаритний товар. При цьому він може бути як важким, так і навпаки легким. Якщо клієнт точно знає, що через 30-60 днів товар не: втратить актуальність, не зіпсується чи цей термін як раз необхідний, щоб завершити цикл продажу клієнту, то доставка морем з Китаю в Україну дозволить істотно знизити собівартість товару за рахунок низької

вартості його доставки. Більш того, морські контейнерні перевезення гарантують збереження товару і його упаковки тому як всередині контейнера він захищений товстим шаром стали від будь-яких зовнішніх впливів. Також морські перевезення з Китаю в Україну підійдуть для недорогих товарів тому як низька вартість доставки робить істотний вплив на собівартість товару з низькою ціною. Можливість доставки контейнерами розміром 20 або 40 футів дуже зручні для великих або об'ємних партій товару тому як один контейнер може вміщати до 30 тонн або 75 м3 вантажу. Заповнюючи весь контейнер власним вантажем клієнт також спрощує, а значить і прискорює його митне оформлення, що також позначається на швидкості обороту капіталу. Якщо товар відповідає Всім цим критеріям, то доставка з Китаю в Україну морем для клієнта буде найоптимальнішим рішенням. Найпоширеніші приклади, коли наші клієнти вдаються до морської доставки з Китаю це доставка обладнання саме тому як зазвичай у нього велику вагу, жорсткі вимоги до збереження вантажу і в більшості випадків не вимагає термінової доставки.

Автоперевезення ТОВ «Свеб Карго»: Доставка вантажів з Європи автотранспортом в силу близькості є не тільки вигідною, але ще і досить швидкою доставкою. При вартості доставки автотранспортом від 250 доларів за куб, терміни доставки стартують від 7 днів. Наявність власних складів в Польщі істотно полегшують завдання особливо якщо приносите вантаж від декількох постачальників.

Також маючи можливість отримати весь спектр послуг з одних рук клієнту не потрібно стикувати між собою роботу різних компаній - все завдання під ключ ТОВ «Свеб Карго» може зробити для клієнта і у клієнта буде одна точка входу - ваш персональний менеджер.

ТОВ «Свеб Карго» працює не тільки з Європою і доставляємо вантажі не тільки автотранспортом. За більш ніж 10 років ТОВ «Свеб Карго» налагодили зв'язки по всьому світу і сьогодні виробляємо доставку вантажів з найпопулярніших напрямків: Китай, Тайвань, Гонкога, Індія, США та багато інших. Практично для кожного з них ТОВ «Свеб Карго» готове надати Авіа

доставку, ЖД перевезення або доставку морем.

У Китаї ТОВ «Свеб Карго» може допомогти з пошуком і перевіркою постачальникам, укладенням та оплатою договору, перевіркою якості готового товару перед його відправкою в Україну і вирішити питання з його митним оформленням.

Залізничне перевезення ТОВ «Свеб Карго»: У Китаї дуже розгалужена мережа залізниць, що часто дозволяє дуже прискорити доставку вантажів при цьому зберігши низьку вартість доставки. При ціні від 450 доларів за куб можна отримати терміни доставки від 29 днів, що істотно розширює можливості і гнучкість вашого бізнесу. Саме тому жд перевезення з Китаю займають окрему нішу і дуже привабливі для бізнесу.

Також з ТОВ «Свеб Карго» у клієнтів є можливість перевозити товари малими партіями всього від 1 кубометра а це дозволяє як оперативно привезти зразки габаритних товарів, для яких авіа доставка буде не ефективна. Також жд доставка з Китаю дуже хороша в періоди снігопадів і дощів - літаки не літають, а поїзд їде. У таких випадках вибір на користь залізничних перевезень з Китаю може виявитися не тільки більш вигідним економічно, але ще і швидше ніж Авіадоставка, якщо літак буде прикутий до смуги через снігопади, дощі або туманів.

Всі нюанси щодо вибору постачальника в Китаї, закупівлю товару і перевірки його якості, а також виборі між Авіа доставкою, ЖД доставкою або морський доставкою з Китаю клієнту допоможуть вирішити менеджери ТОВ «Свеб Карго».

При цьому клієнти отримують гнучкі графіки відправок, вигідні умови страхування, послуги митного оформлення вантажів і багато інших переваг. Компанія надає своїм клієнтам високий рівень обслуговування.

Далі проведемо фінансово-економічну характеристику ТОВ «Свеб Карго».

В табл. 1.1 подано короткий аналіз основних показників діяльності підприємства ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр.

Таблиця 1.1

Динаміка показників діяльності підприємства ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр.

Показники	Од-вим.	2014	2015	2016	2017	2018	Зміни 2018 від 2014
1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн.	17601	17236	17257	21347	21736	4135
2. Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн.	14263	14023	13648	16033	17287	3024
3. Прибуток до оподаткування	тис. грн.	1120	1160	1115	2374	293	-827
4. Чистий прибуток	тис. грн.	918,4	951,2	1014	1993	240	-795
5. Баланс оборотних і необоротних активів утримувані для продажу, та групи вибуття	тис. грн.	134023	133565	132081	142774	122467	-11556
6. Основні засоби	тис. грн.	27569	28069	28904	25481	21985	-5584
7. Середньорічна кількість працівників	чол.	586	585	588	585	583	-3
8. Продуктивність праці	тис. грн./чол.	28,65	29,01	29,35	36,49	37,28	8,63
9. Фондоозброєність праці	тис. грн./чол.	47,64	48,66	49,16	43,56	37,71	-9,93
10. Рентабельність (активів)	%	0,94	0,86	0,84	0,66	0,24	-0,70
11. Чиста рентабельність	%	8,6	9,4	7,43	12,43	1,39	-7,21

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

За даними табл. 1.1 видно, що чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) на кінець 2018 року зростає на 4135 тис. грн., тобто з 17601 тис. грн. до 21736 тис. грн. зріст обумовлено збільшенням клієнтури підприємства, які є споживачами послуг ТОВ «Свеб Карго», а також й зріст цін на логістичні та експедиторські послуги.

Прибуток до оподаткування знижується на 827 тис. грн. (з 1120 тис. грн. до 293 тис. грн.) під впливом зростання витрат на збут та адміністративних витрат. Під негативним впливом зниження прибутку до оподаткування та зниженням інших доходів підприємства зменшилась величина чистого прибутку з 1035 тис. грн. до 240 тис. грн. Зниження склало 795 тис. грн.

За рахунок скорочення основних засобів зменшується показник фондоозброєності з 47,64 тис. грн. на 1 робітника до 37,71 тис. грн.

Рентабельність сукупного капіталу складає 0,94%, 0,86%, 0,84%, 0,66% та 0,24% відповідно до аналізованих періодів. Зменшення показника викликано одночасним зменшенням прибутку до оподаткування.

Аналіз фінансової стійкості досліджуваного підприємства можна виконати за формою табл. 1.2 і дати докладну характеристику отриманому типу фінансової стійкості.

Проаналізуємо зміни джерел та витрат підприємства ТОВ «Свеб Карго» протягом 2014-2018 рр. За даними табл. 1.2 видно зменшення джерел власних коштів на 96740 тис. грн., зменшуються необоротні активи на 12224 тис. грн. Відповідно до такої тенденції зменшується наявність власних оборотних коштів на 108964 тис. грн.

Довгострокові джерела фінансування підприємства ТОВ «Свеб Карго» протягом 2014-2018 рр. не залучало. Короткострокові кредити зросли на 92891 тис. грн. Загальна величина основних джерел формування запасів зменшилась на 16073 тис. грн. Загальна величина запасів зросла на 748 тис. грн.

Вище зазначені висновки свідчать про те, що підприємство ТОВ «Свеб Карго» має абсолютну фінансову стійкість.

Таблиця 1.2

Показники фінансової стійкості ТОВ «Свеб Карго», тис. грн.

Показники	на 31.12.2014	на 31.12.2015	на 31.12.2016	на 31.12.2017	на 31.12.2018	Зміни 2018 від 2014
Джерела власних коштів	110648	108651	105718	32431	13908	-96740
Необоротні активи	34620	29970	29240	26598	22396	-12224

Наявність власних оборотних коштів	145268	138621	134958	59029	36304	-108964
Наявність власних і довгострокових позикових джерел формування запасів	145268	138621	134958	59029	36304	-108964
Короткострокові кредити	15668	18654	26363	110343	108559	92891
Загальна величина основних джерел формування запасів	160936	157275	161321	169372	144863	-16073
Загальна величина запасів	1032	1101	1180	1011	1780	748
Надлишок (недолік) власних оборотних коштів	144236	137520	133778	58018	34524	-109712
Надлишок (недолік) власних і довгострокових позикових джерел формування запасів	144236	137520	133778	58018	34524	-109712
Надлишок (недолік) загальної величини основних джерел формування запасів	159904	156174	160141	168361	143083	-16821

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

На рис. 1.2 наведено динаміку джерел фінансування запасів та витрат підприємства ТОВ «Свеб Карго» протягом 2014-2018 рр.

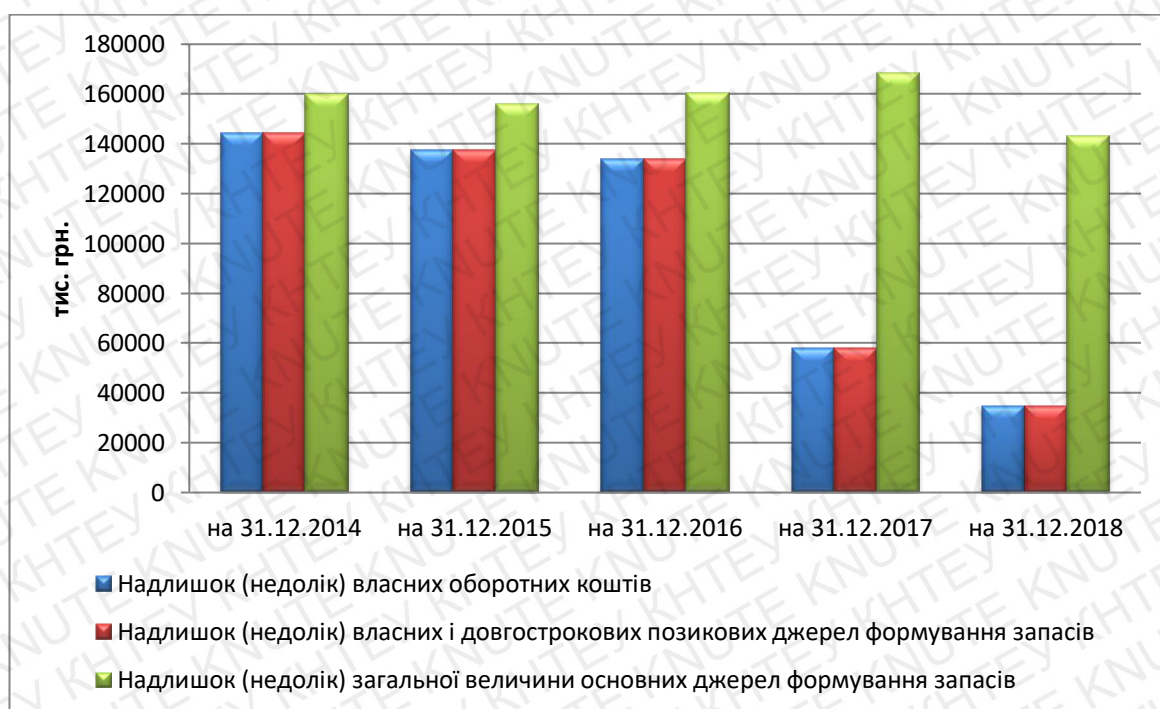


Рис. 1.2 Динаміка джерел фінансування запасів та витрат підприємства ТОВ «Свеб Карго» протягом 2014-2018 рр., тис. грн.

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Далі наведено показники (коефіцієнти) фінансової стійкості (табл. 1.3).

Проаналізуємо зміну цих показників. Коефіцієнт фінансової автономії (незалежності) характеризує частку власних коштів підприємства (власного капіталу) в загальній сумі коштів, авансованих в його діяльність, тобто 92%, 93% 80%, 23% та 11%. Чим вище значення цього коефіцієнта, тим фінансово стійкіше, стабільніше і більш незалежно від зовнішніх кредиторів підприємство.

Таблиця 1.3

Коефіцієнти фінансової стійкості ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр.

Показник	На 31.12. 2014	На 31.12. 2015	На 31.12. 2016	На 31.12. 2017	На 31.12. 2018	Відхил ення 2015 від 2014	Відхил ення 2016 від 2015	Відхил ення 2017 від 2016	Відхил ення 2018 від 2017
Коефіцієнт фінансової автономії	0,88	0,85	0,80	0,23	0,11	-0,03	-0,05	-0,57	-0,11
Коефіцієнт фінансової залежності	1,14	1,17	1,25	4,40	8,81	0,03	0,08	3,15	4,41
Коефіцієнт фінансового ризику	0,14	0,17	0,25	3,40	7,81	0,03	0,08	3,15	4,41
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,69	0,72	0,72	0,18	-0,61	0,03	0	-0,54	-0,79

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Таким чином, критичне значення коефіцієнта автономії складає 0,5. З 2015 року показник значно знизився та не відповідає рекомендованому значенню.

Коефіцієнтом, зворотним коефіцієнту фінансової автономії є коефіцієнт фінансової залежності. Критичне значення коефіцієнта фінансової залежності складає 2. Зростання цього показника в динаміці (з 1,14 до 1,17, з 1,17 до 1,25, з 1,25 до 4,40; з 4,40 до 8,81) означає збільшення частки позикових коштів у фінансуванні підприємства, а отже, і втрату фінансової незалежності.

Коефіцієнт фінансового ризику показує співвідношення залучених коштів і власного капіталу. Цей коефіцієнт дає найбільш загальну оцінку фінансової стійкості. Він має досить просту інтерпретацію: показує, скільки одиниць залучених коштів припадає на кожну одиницю власних.

Зростання показника в динаміці свідчить про посилення залежності підприємства від зовнішніх інвесторів і кредиторів, тобто про зниження фінансової стійкості, і навпаки. Оптимальне значення даного коефіцієнта складає $\leq 0,5$, а його критичне значення дорівнює 1. Коефіцієнт маневреності

власного капіталу показує співвідношення між власними оборотними ресурсами і власним капіталом компанії. Таким чином, значення показника говорить про те, яка частина власного капіталу може бути використана для фінансування оборотних активів, а яка частина спрямована на фінансування необоротних активів. Коефіцієнт маневреності власного капіталу може мати нормативне чи ненормативне цифрове значення. Нормативним вважається значення 0,1 і вище. Позитивне значення свідчить про достатність власних фінансових ресурсів для фінансування необоротних активів і частини оборотних.

В таблиці 1.4 наведено динаміку ліквідності балансу ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр.

Таблиця 1.4

Динаміка ліквідності балансу ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр., тис.грн.

Група активів за ступенем ліквідності	На 31.12. 2014	На 31.12. 2015	На 31.12. 2016	На 31.12. 2017	На 31.12. 2018	Група пасивів за ступенем терміновості їх оплати	На 31.12. 2014	На 31.12. 2015	На 31.12. 2016	На 31.12. 2017	На 31.12. 2018
A1 - найбільш ліквідні активи	28564	27469	28287	29713	13154	П1 - найбільш термінові зобов'язання	12965	15843	21150	36579	39137
A2 - швидко реалізовані активи	75624	70362	72445	35134	85007	П2 – короткострокові пасиви	2703	2811	5213	73764	69422
A3 - повільно реалізовані активи;	4253	5236	2109	51329	1910	П3 - довгострокові пасиви;	0	0	0	0	0
A4 – важкореалізовані активи	25582	30498	29240	26598	22396	П4 - постійні (стійкі) пасиви	118355	114911	105718	32431	13908
Баланс	134023	133565	132081	142774	122467	Баланс	134023	133565	132081	142774	122467

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Як бачимо, структура балансу ТОВ «Свеб Карго» не є досить збалансованою. Для аналізу ліквідності балансу визначено дотримання наступних співвідношень: $A1 \geq P1$; $A2 \geq P2$; $A3 \geq P3$; $A4 \leq P4$.

Можемо бачити, що протягом 2017-2018 років перші два співвідношення не дотримуються. Це свідчить про зниження рівня поточної ліквідності та ще підтверджує необхідність вживання заходів щодо інкасації дебіторської заборгованості, що дозволить збільшити найбільш ліквідні активи, тобто грошові кошти. У таблиці 1.5 наведено показники платоспроможності.

Таблиця 1.5

Коефіцієнти платоспроможності ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр.

Найменування коефіцієнта	Нормативне значення	На 31.12. 2014	На 31.12. 2015	На 31.12. 2016	На 31.12. 2017	На 31.12. 2018
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	> 0,2	1,82	1,47	1,07	0,27	0,12
Коефіцієнт швидкої ліквідності	> 0,6	6,65	5,24	3,82	0,59	0,90
Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття)	> 1	40,12	36,67	19,73	1,57	1,44
Загальний коефіцієнт ліквідності	> 2	8,55	7,16	5,01	1,29	1,13

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Коефіцієнт абсолютної ліквідності показує, що у 2014 році 27% та у 2017 році 12% поточних зобов'язань підприємства можна покрити за допомогою абсолютно ліквідних активів. Показник не відповідає нормативному значенню впродовж 2014-2018 рр. Коефіцієнт швидкої ліквідності показує, що за допомогою абсолютно та швидко ліквідних активів можна покрити всі поточні зобов'язання у 2014-2018 рр.

Показники поточної ліквідності (покриття) за 2014-2018 рр. відповідають нормативному значенню показника. Загальний коефіцієнт ліквідності показує, що за допомогою усіх активів можна покрити всі поточні зобов'язання підприємства у 2014-2016 році. В 2017-2018 рр. показник не відповідає нормативному значенню.

Проаналізуємо структуру фінансових результатів ТОВ «Свеб Карго» (табл. 1.6 і табл. 1.7).

Для цього використаємо два варіанти аналізу – горизонтальний та вертикальний. Горизонтальний полягає у порівнянні показників кожного року з показниками попереднього, а у вертикальному кожен показник порівнюється з показником чистого доходу того ж року.

Таблиця 1.6

Фінансові результати ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр., тис. грн.

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	Горизонтальний аналіз									
						2014-2015		2015-2016		2017-2016		2018-2017		2018-2014	
						Тис. грн.	%	Тис. грн.	%	Тис. грн.	%	Тис. грн.	%	Тис. грн.	%
Чистий дохід від реалізації	17601	17236	17257	21347	21736	-365	-2,07	21	0,12	4090	19,16	389	1,79	4135	23,4
Собівартість продажів	14263	14023	13648	16033	17287	-240	-1,68	-375	-2,67	2385	14,88	1254	7,25	3024	21,2
Валовий прибуток (збиток)	3338	3213	3609	5314	4449	-125	-3,74	396	12,32	1705	32,09	-865	-19,4	1111	33,3
Комерційні витрати	485	523	526	369	288	38	7,84	3	0,57	-157	-42,6	-81	-28,1	-197	-40,6
Управлінські витрати	2036	2103	1975	3158	3940	67	3,29	-128	-6,09	1183	37,46	782	19,85	1904	93,5
Інші доходи	250	284	299	1480	253	34	13,6	15	5,28	1181	79,8	-1227	-485	3	1,2
Інші витрати	296	272	292	893	181	-24	-8,11	20	7,35	601	67,3	-712	-393	-115	-38,8
Прибуток (збиток) до оподаткування	1120	1160	1115	2374	293	40	3,57	-45	-3,88	1259	53,03	-2081	-710	-827	-73,8
Поточний податок на прибуток	201,6	208,8	101	381	53	7,2	3,57	-8,1	-3,88	226,6	113	-375	-87,7	-149	-73,8
Чистий прибуток (збиток)	918,4	951,2	1014	1993	240	32,8	3,57%	62,8	6,60%	979	49,12	-1753	-730	-678	-73,8

(горизонтальний аналіз)

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Таблиця 1.7

Аналіз фінансових результатів ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр., тис. грн.

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	Вертикальний аналіз				
						(% до доходу)				
						2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід від реалізації	17601	17236	17257	21347	21736	100	100	100	100	100
Собівартість продажів	14263	14023	13648	16033	17287	81,04	81,36	79,09	75,11	79,53
Валовий прибуток (збиток)	3338	3213	3609	5314	4449	18,96	18,64	20,91	24,89	20,47
Комерційні витрати	485	523	526	369	288	2,76	3,03	3,05	1,73	1,32
Управлінські витрати	2036	2103	1975	3158	3940	11,57	12,2	11,44	14,79	18,13
Інші доходи	250	284	299	1480	253	1,42	1,65	1,73	6,93	1,16
Інші витрати	296	272	292	893	181	1,68	1,58	1,69	4,18	0,83
Прибуток (збиток) до оподаткування	1120	1160	1115	2374	293	6,36	6,73	6,46	11,12	1,35
Поточний податок на прибуток	201,6	208,8	101	381	53	1,15	1,21	0,59	1,78	0,24
Чистий прибуток (збиток)	918,4	951,2	1014	1993	240	5,22	5,52	5,88	9,34	1,1

(вертикальний аналіз)

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Протягом п'яти останніх років підприємству вдалось збільшити чистий дохід від реалізації з 17601 тис. грн. до 21736 тис. грн., а це на 4135 тис. грн. або на 23,49%. Цьому сприяло як підвищення цін на послуги та роботи підприємства, так і розширення клієнтської бази.

Аналізуючи структуру фінансових результатів ТОВ «Свеб Карго» у 2014-2018 рр. (за даними вертикального аналізу) бачимо, що у загальній структурі доходів частка інших доходів складає 1,42% у 2014 році, 1,65% у 2015 році, 1,73% у 2016 році, 6,93% у 2017 році, 1,16% у 2018 році.

Таким чином, можемо зробити висновок, що основні грошові надходження підприємства поступають від продажу товарів.

Питома вага собівартості у чистому доході від реалізації є великою. У 2014 році – 81%, у 2015 році 81,3%, 2016 році – 79%, у 2017 році – 75%, у 2018 році – 79%, що є звичайним для даного підприємства. В цілому ж підприємство нарощує обсяги продажу та має позитивний фінансовий результат, є прибутковим.

На завершення фінансового аналізу розглянемо основні показники рентабельності підприємства (табл. 1.8).

Таблиця 1.8

Показники рентабельності ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр., %

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	Абс. відхилення	Абс. відхилення	Абс. відхилення	Абс. відхилення
						від 2014	від 2015	від 2016	від 2017
						+ / -	+ / -	+ / -	+ / -
Рентабельність капіталу (активів)	0,8	0,82	0,84	1,66	0,24	0,02	0,02	0,82	-1,42
Рентабельність власного капіталу	0,83	0,88	0,96	6,15	1,73	0,05	0,08	5,19	-4,42
Чиста рентабельність	5,22	5,52	7,43	12,43	1,39	0,3	1,91	5	-11,04

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Рентабельність є показником, що характеризує економічну ефективність.

Економічна ефективність є відносним показником, що порівнює отриманий ефект з витратами або ресурсами, використаними для досягнення цього ефекту.

Причиною зниження показника рентабельності є зниження капіталу (активів) підприємства з 2017 р. по 2018 р., а також зменшення величини прибутку до оподаткування, на який у свою чергу впливають зріст витрат на збут та зріст адміністративних витрат.

В цілому фінансовий стан ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр. є задовільний, але необхідно вживання заходів щодо рефінансування дебіторської заборгованості.

Висновки до розділу 1

Мультимодальні перевезення - це перевезення вантажу, як мінімум, двома видами транспорту, виконувана під відповідальністю одного транспортного оператора за єдиним транспортним документом і за наскрізного тарифу .

Об'єктом транспортування при мультимодальному перевезенні в принципі можуть бути будь-які вантажі - наливні, навалочні, тарно-штучні.

Транспорт забезпечує потреби в перевезеннях всіх галузей економіки в сферах матеріального і нематеріального виробництва, виступаючи одним з гарантів нормального функціонування ринків товарів і послуг.

Об'єктом дослідження була міжнародна транспортно-логістична компанія ТОВ «Свеб Карго», яка займає провідні позиції в транспортно-експедиторській діяльності. Продукцію та послуги, які надає ТОВ «Свеб Карго» - це авіаційні перевезення, морські перевезення, автоперевезення міжнародні комплектних вантажів і збірних вантажів, залізничні перевезення, складські послуги, брокерські послуги.

У проведеному аналізі фінансово-господарського стану ТОВ «Свеб Карго» видно зменшення джерел власних коштів на 96740 тис. грн., зменшуються необоротні активи на 12224 тис. грн. Відповідно до такої тенденції зменшується наявність власних оборотних коштів на 108964 тис. грн.

Довгострокові джерела фінансування підприємства ТОВ «Свеб Карго» протягом 2014-2018 рр. не залучало. Короткострокові кредити зросли на 92891 тис. грн. Загальна величина основних джерел формування запасів зменшилась на 16073 тис. грн. Загальна величина запасів зросла на 748 тис. грн.

Вище зазначені висновки свідчать про те, що підприємство ТОВ «Свеб Карго» має абсолютну фінансову стійкість.

Коефіцієнт фінансової автономії (незалежності) характеризує частку власних коштів підприємства (власного капіталу) в загальній сумі коштів, авансованих в його діяльність, тобто 92%, 93% 80%, 23% та 11%. Чим вище значення цього коефіцієнта, тим фінансово стійкіше, стабільніше і більш

незалежно від зовнішніх кредиторів підприємство.

Таким чином, критичне значення коефіцієнта автономії складає 0,5. З 2015 року показник значно знизився та не відповідає рекомендованому значенню.

Коефіцієнтом, зворотним коефіцієнту фінансової автономії є коефіцієнт фінансової залежності. Критичне значення коефіцієнта фінансової залежності складає 2. Зростання цього показника в динаміці (з 1,14 до 1,17, з 1,17 до 1,25, з 1,25 до 4,40; з 4,40 до 8,81) означає збільшення частки позикових коштів у фінансуванні підприємства, а отже, і втрату фінансової незалежності.

Коефіцієнт фінансового ризику показує співвідношення залучених коштів і власного капіталу. Цей коефіцієнт дає найбільш загальну оцінку фінансової стійкості. Він має досить просту інтерпретацію: показує, скільки одиниць залучених коштів припадає на кожен одиницю власних.

Зростання показника в динаміці свідчить про посилення залежності підприємства від зовнішніх інвесторів і кредиторів, тобто про зниження фінансової стійкості, і навпаки. Оптимальне значення даного коефіцієнта складає $\leq 0,5$, а його критичне значення дорівнює 1. Коефіцієнт маневреності власного капіталу показує співвідношення між власними оборотними ресурсами і власним капіталом компанії. Таким чином, значення показника говорить про те, яка частина власного капіталу може бути використана для фінансування оборотних активів, а яка частина спрямована на фінансування необоротних активів. Коефіцієнт маневреності власного капіталу може мати нормативне чи ненормативне цифрове значення. Нормативним вважається значення 0,1 і вище. Позитивне значення свідчить про достатність власних фінансових ресурсів для фінансування необоротних активів і частини оборотних.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності показує, що у 2017 році 27% та у 2017 році 12% поточних зобов'язань підприємства можна покрити за допомогою абсолютно ліквідних активів. Показник не відповідає нормативному значенню впродовж 2017-2018 рр. Коефіцієнт швидкої ліквідності показує, що за допомогою абсолютно та швидко ліквідних активів можна покрити всі поточні зобов'язання у 2014-2018 рр.

Показники поточної ліквідності (покриття) за 2014-2018 рр. відповідають нормативному значенню показника. Загальний коефіцієнт ліквідності показує, що за допомогою усіх активів можна покрити всі поточні зобов'язання підприємства у 2014-2016 році. В 2017-2018 рр. показник не відповідає нормативному значенню.

Протягом п'яти останніх років підприємству вдалось збільшити чистий дохід від реалізації з 17601 тис. грн. до 21736 тис. грн., а це на 4135 тис. грн. або на 23,49%. Цьому сприяло як підвищення цін на послуги та роботи підприємства, так і розширення клієнтської бази.

Аналізуючи структуру фінансових результатів ТОВ «Свеб Карго» у 2014-2018 рр. (за даними вертикального аналізу) бачимо, що у загальній структурі доходів частка інших доходів складає 1,42% у 2014 році, 1,65% у 2015 році, 1,73% у 2016 році, 6,93% у 2017 році, 1,16% у 2018 році.

Таким чином, можемо зробити висновок, що основні грошові надходження підприємства поступають від продажу товарів.

Питома вага собівартості у чистому доході від реалізації є великою. У 2014 році – 81%, у 2015 році 81,3%, 2016 році – 79%, у 2017 році – 75%, у 2018 році – 79%, що є звичайним для даного підприємства. В цілому ж підприємство нарощує обсяги продажу та має позитивний фінансовий результат, є прибутковим.

Рентабельність є показником, що характеризує економічну ефективність. Економічна ефективність є відносним показником, що порівнює отриманий ефект з витратами або ресурсами, використаними для досягнення цього ефекту.

Причиною зниження показника рентабельності є зниження капіталу (активів) підприємства з 2017 р. по 2018 р., а також зменшення величини прибутку до оподаткування, на який у свою чергу впливають зріст витрат на збут та зріст адміністративних витрат.

В цілому фінансовий стан ТОВ «Свеб Карго» за 2014-2018 рр. є задовільний, але необхідно вживання заходів щодо рефінансування дебіторської заборгованості.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТОВ «СВЕБ КАРГО» НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

2.1. Діагностика зовнішнього середовища діяльності ТОВ «Свеб Карго»

Основною виробничою діяльністю підприємства ТОВ «Свеб Карго» є транспортно-експедиційні послуги, складські послуги та логістичні послуги.

Загальні обсяги перевезених вантажів ТОВ «Свеб Карго» у 2018 р. становили 126,0 млн. т і практично залишилися незмінними у порівнянні з відповідним періодом минулого року (табл.2.1).

Таблиця 2.1

Загальні обсяги перевезень вантажів за 2018 рік

Назва виду транспорту	Перевезено вантажів, млн. т		Вантажооборот, млрд. ткм	
	2018	% до 2017 р.	2018	% до 2017 р.
Залізничним	14,7	11,4	2,3	133,1
Водним	40,7	97,0	36,8	101,5
Автомобільним	68,3	99,4	35,2	98,1
Повітряний	2,3	112,8	2,1	110,1
Всього	126,0	100,1	76,4	100,8

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Як видно з табл. 2.1 найбільшим попитом користується автомобільний вид перевезень – 68,3 млн. т., на другому місці водний вид перевезень – 40,7 млн. т. найменшим попитом користується повітряний вид перевезень – 2,3 млн. т. На наш погляд, цей вид перевезень має найменший попит в зв'язку з недостатніми логістичними послугами в Україні - центральні аеропорти тільки знаходяться в містах Бориспіль, Львів, Одеса, що не зручно для доставки габаритних вантажів.

Експедиційні послуги дають можливість повністю звільнити

вантажовласників від невластивих їм функцій, пов'язаних з охороною та супроводом вантажу в дорозі, проведенням платіжно-розрахункових операцій і оформленням товарно-транспортної документації (заповнення документів на перевезення, їх доставка клієнтурі, розрахунки з усіма учасниками перевізного процесу).

Послуги, що надає ТОВ «Свеб Карго» представлені на рис. 2.1.

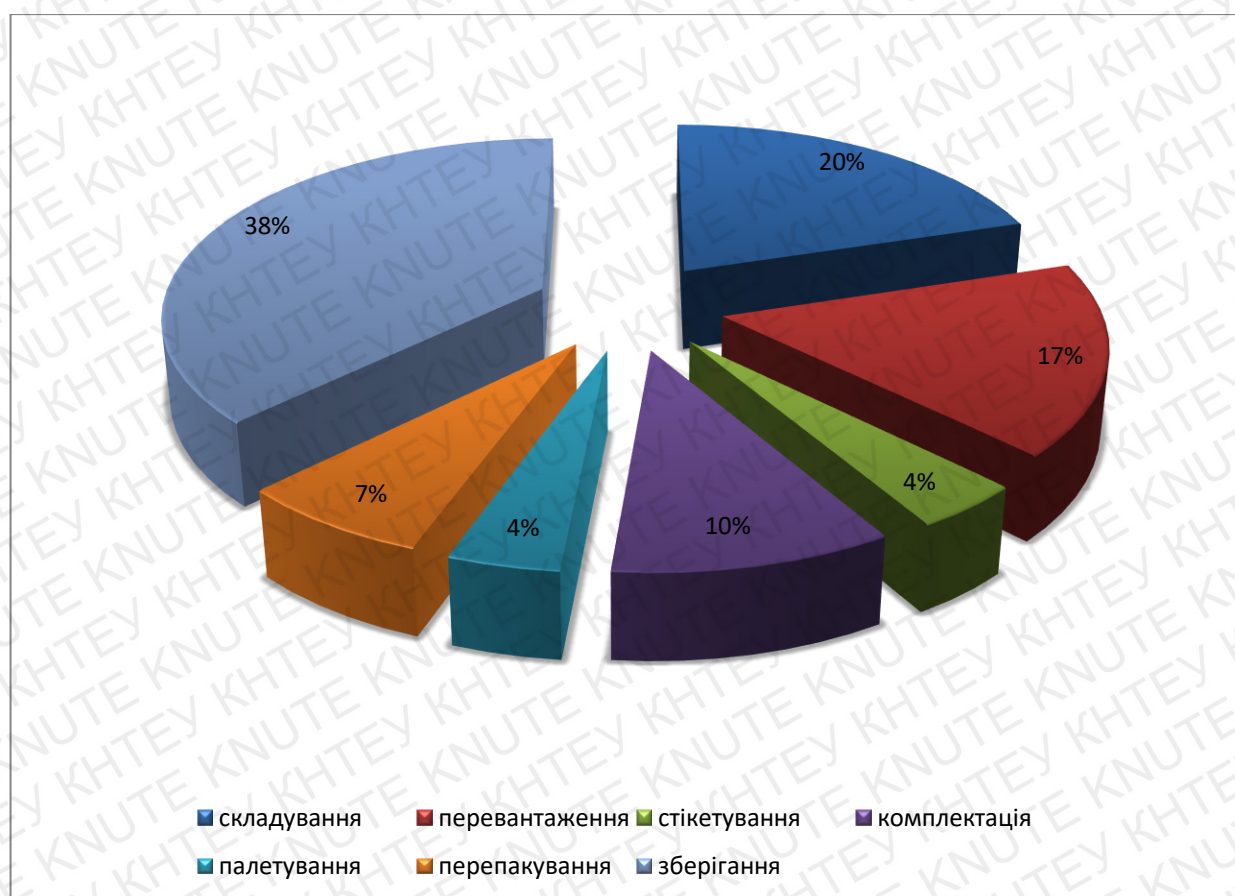


Рис. 2.1 - Структура послуг підприємства ТОВ «Свеб Карго» 2018 р., %

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Як видно з рис. 2.1 найбільший попит має послуга зберігання (38%) та складування (20%). Також розвинені послуги перевантаження – 17%, комплектації – 10% та перепаккування – 7%. Найменший попит має стікетування – 4%.

Транспортно-експедиційна діяльність підприємства ТОВ «Свеб Карго» здійснюється на підставі договорів транспортної експедиції про організацію перевезень вантажів, перевезення вантажу, фрахтування, зберігання та інших

договорів, що укладаються учасниками транспортно-експедиційної діяльності в відповідності до законодавства України.

Далі проаналізуємо зовнішнє середовище ТОВ «Свеб Карго» у табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Фактори зовнішнього середовища ТОВ «Свеб Карго»

Фактори	Найважливіші характеристики
Політико-правові	<ul style="list-style-type: none"> - Стан законодавства, що регулює господарську діяльність (антимонопольне законодавство, закони з охорони навколишнього середовища; зовнішньоекономічне законодавство). - Державна економічна політика (податкова політика і законодавство в цій сфері; урядова стабільність, регулювання зайнятості населення; позиція держави по відношенню до іноземного капіталу). - Наслідки впливу зовнішньополітичних акцій на розвиток ринків збуту.
Науково-технічні	<ul style="list-style-type: none"> - Темпи технологічних змін в контрольованій і суміжних галузях. - Інноваційний потенціал підприємства та його конкурентів. - Підвищення вимог до безпеки технологічних нововведень. - Витрати на НДДКР з різних джерел. - Державна політика в області НТП.
Соціально-культурні	<ul style="list-style-type: none"> - Особливості культурних і моральних цінностей спільнот споживачів. - Ступінь схильності суспільної свідомості впливу зовнішніх факторів (включаючи масову культуру).
економічні	<ul style="list-style-type: none"> - Купівельна спроможність споживачів. - Фінансово-кредитне становище в країні (процентна ставка і курс національної валюти; кількість грошей в обігу; рівень інфляції). - загальногосподарські кон'юнктура (тенденції валового національного продукту, рівень безробіття; контроль над цінами і заробітною платою; ціни на енергоресурси). - Система оподаткування. - Інвестиційна політика. - Еластичність споживання.

Джерело: розроблено автором

Об'єктивний характер впливу середовища на розвиток підприємства піддається кількісній оцінці, яка дозволяє розрахувати вплив компонентів макросередовища, мікросередовища (безпосереднього оточення) і внутрішнього

середовища (таблиця 2.3). Кількісна оцінка може бути виражена за допомогою абсолютних і відносних показників.

Таблиця 2.3

Аналіз впливу чинників навколишнього середовища підприємства ТОВ
«Свеб Карго»

Зовнішнє середовище		Внутрішнє середовище	Показники
фактори макрооточення	Фактори безпосереднього оточення		
економічні	покупці постачальники урядові органи конкуренти кредитори	фінанси виробництво маркетинг кадри	тенденції валового національного продукту; Стадія ділового циклу; Процентна ставка і курс національної валюти; Кількість грошей в обігу; Рівень інфляції; Рівень безробіття; Контроль над цінами і заробітною платою; Ціни на енергоресурси; Інвестиційна політика.
правові	урядові органи	виробництво фінанси організація кадри	Податкова політика і законодавство в цій сфері; Антимонопольне законодавство; Закони з охорони природного середовища; Регулювання зайнятості населення; зовнішньоекономічне законодавство
політичні	урядові органи конкуренти кредитори	фінанси виробництво організація	Державна політика; Податкова політика; Урядова стабільність; Позиція держави по відношенню до іноземного капіталу; Різні групи політичного, економічного тиску (профспілки, лобі, пр.).
Соціально-демографічні	покупці постачальники	кадри організація	Демографічна структура населення; Соціальна мобільність населення; Активність споживачів.

Продовження таблиці 2.3

технологічні	Постачальники (сировини, матеріалів і комплектуючих) урядові органи	Виробництво Маркетинг Кадри фінанси	Витрати на науково-технічний розвиток з різних джерел; Державна політика в галузі науково-технічного прогресу; Нові продукти; Розмір собівартості товарів (послуг)
природні	постачальники покупці виробництво	Маркетинг фінанси	Ціни на природні ресурси; Наявність, обсяги і доступність природних ресурсів.

Джерело: розроблено автором

Загалом можемо сказати, що послуги, які надає підприємство ТОВ «Свеб Карго» мають досить позитивний характер і користуються попитом.

А на зовнішнє середовище впливають економічні, політико-правові, науково-технічні та соціально-культурні фактори.

2.2. Оцінка рівня конкурентоспроможності ТОВ «Свеб Карго» на міжнародному ринку

Доповнимо внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства ТОВ «Свеб Карго» SWOT-аналізом, який дозволить виявити сильні і слабкі сторони підприємства і зробити оцінку потенціалу підприємства.

Необхідно відзначити, що внутрішній аналіз є частиною SWOT - аналізу. Внутрішній аналіз в сукупності із зовнішнім аналізом, а саме, з'ясуванням можливостей (позитивних тенденцій і явищ зовнішнього середовища, які можуть збільшити ефективність діяльності підприємства) і загроз (негативних тенденцій і явищ, які можуть привести при відсутності відповідної реакції підприємства до значного зменшення обсягу продажу прибутку), становить основу проведення SWOT - аналізу.

Іншими словами, зовнішній аналіз (виявлення можливостей і загроз) і

внутрішній аналіз (виявлення сильних і слабких сторін) становить SWOT - аналіз (за початковими літерами англійських слів: S - сильні сторони, W - слабкі сторони, O - можливості, T - загрози) .

Розглянемо сильні і слабкі сторони ТОВ «Свеб Карго» (таблиця 2.4).

Таблиця 2.4

SWOT-аналіз діяльності ТОВ «Свеб Карго»

S (сильні сторони)	<ul style="list-style-type: none"> - зручне географічне положення підприємства для надання послуг споживачам; - накопичений досвід робіт на даному спеціалізованому ринку послуг з перевезення вантажів; - адекватні фінансові ресурси; - хороша кваліфікація персоналу і відносно високий професійний рівень фахівців, середнього і вищого керівництва підприємства; - сприятлива репутація у споживачів і досить високий імідж підприємства; - досить великий перелік надаваних підприємством послуг; - постійна робота з тактичного і стратегічного планування на підприємстві, відповідно до поточних зовнішніх факторами.
W (слабкі сторони)	<ul style="list-style-type: none"> - відсутність значних обігових коштів; - рівень цін на послуги з перевезень залежить від ситуації на ринку (формування тарифів на послуги залежить від цін на електроенергію, нафтопродукти).
O (можливості)	<ul style="list-style-type: none"> - вихід на нові географічні ринки і ринки споживачів; - розширення видів послуг і збільшення обсягів реалізації; - використання фінансового і маркетингового потенціалу підприємства; - вертикальна інтеграція, відкриття представництв підприємства; - прискорення зростання ринку.
T (загрози)	<ul style="list-style-type: none"> - можливість появи нових конкурентів; - зростання реалізації обсягів послуг конкуруючих підприємств; - несприятлива економічна і законодавча політика уряду; - падіння платоспроможності основних споживачів.

Джерело: розроблено автором

Проведений SWOT-аналіз дозволяє систематично контролювати потенціал підприємства ТОВ «Свеб Карго».

Основними напрямками для підтримки ефективності управління підприємства є:

- підтримка високої кваліфікації персоналу і професійного рівня фахівців, середнього і вищого керівництва підприємства;
- підтримання сприятливої репутації у споживачів і високого іміджу

підприємства;

- надання повного переліку послуг підприємством на високому рівні;
- здійснення постійної роботи з тактичного і стратегічного планування на підприємстві, відповідно до поточних зовнішніх факторами;
- вихід на нові географічні ринки і ринки споживачів;
- розширення видів послуг і збільшення обсягів реалізації;
- використання фінансового і маркетингового потенціалу підприємства;
- здійснення вертикальної інтеграції, відкриття представництв підприємства.

Найважливішим елементом зовнішнього середовища підприємства є конкуренти ТОВ «Свеб Карго».

Американський маркетолог Дж. Пілдіч підкреслює, що «знати своїх конкурентів, значить не шкодувати часу і сил, скрупульозно вивчати їх, вивчати їх стратегії щодо різних товарів, їх маркетинг, їх систему розподілу, виробництво, політику цін і інше. Конкуренти створюють критерії, які нам необхідно перевершити. Зосереджуйтеся на своїх замовників, але в пів ока доглядайте за конкурентами».

Для того щоб провести аналіз ринку транспортних послуг, необхідно розділити транспортно-експедиційну і транспортно-експедиторську діяльність.

Остання, передбачає необхідність супроводу вантажу експедитором, тобто особа, що відповідає за збереження вантажу. Експедиторська діяльність використовується в основному на автомобільному транспорті при перевезенні небезпечних і особливо цінних вантажів. Транспортно-експедиційна діяльність розглядається як комплексне обслуговування клієнтів в процесі вантажоперевезень, включаючи і транспортне експедирування.

До числа завдань, що вирішується транспортно-експедиційним підприємством ТОВ «Свеб Карго» можна віднести надання сервісу, який має свої відмінні риси, пов'язані з організацією доставки вантажів. На наш погляд, можна виділити три основні напрями транспортного сервісу в діяльності компанії ТОВ «Свеб Карго», що здійснює доставку вантажів (табл.2.5).

Конкуентоспроможність транспортно-експедиційної компанії визначається не тільки тарифною політикою, але і рівнем пропонованого сервісу, а також комплексом додаткових послуг.

Розвиток транспортно-експедиційних послуг дозволяє отримати їх споживачам наступні переваги:

- можливість надання вантажовідправникам необхідних видів транспортних засобів (досягається за рахунок того, що транспортно-експедиційна фірма має агентські договори з кількома різними перевізниками);
- гнучкість в переговорах з клієнтом, можливість надання йому додаткових послуг;
- можливість комплексного обслуговування вантажовідправника, тобто планування, організація і здійснення всіх транспортних операцій, необхідних вантажовідправнику;
- використання різних способів організації вантажоперевезень (наприклад, інтер- і мультимодальні перевезення).

Таблиця 2.5

Основні види здійснення транспортного сервісу ТОВ «Свеб Карго»

Напрямок транспортного сервісу	Характеристика
1. Сервіс, що передує процесу транспортування	Забір вантажу у відправника. Підготовка необхідних транспортних документів. Надає у разі потреби послуг з митного оформлення. Консолідація дрібних відправок вантажу, з метою зниження витрат на транспортування. Упаковка вантажу відповідно до прийнятих стандартів. Здійснення вантажних робіт при необхідності зберігання вантажу. Страхування вантажу.
2. Сервіс, який супроводжує процес транспортування	Контроль за здійсненням транспортування. Координація дій, залучених до процесу транспортування вантажу. Моніторинг руху вантажу з метою запобігання несприятливих ситуацій.
3. Сервіс, завершальний процес транспортування	Повідомлення вантажоодержувача / вантажовідправника про прибуття вантажу. При необхідності надання послуг з митного оформлення вантажу. Здійснення розвантажувальних робіт .. перевірка стану і рівня схоронності вантажу. Доставка вантажу одержувачу.

Джерело: розроблено автором

Здійснення транспортно-експедиційної діяльності знаходиться під

впливом ринкового середовища, складовою частиною якої є взаємодія суб'єктів ринку.

Основні суб'єкти ринку та чинники, що впливають на здійснення транспортно-експедиційної діяльності ТОВ «Свеб Карго» представлені в табл. 2.6.

Необхідність надання комплексу транспортних послуг вимагає від транспортно-експедиційних компаній розробки і прийняття відповідних рішень з логістики в області реалізації сервісу. Застосування логістичних інструментарії в діяльності транспортно-експедиційних фірм спрямоване не тільки на організацію і контроль процесу доставки вантажу, а й пов'язаний зі створенням інфраструктури, належної якості.

Таблиця 2.6

Фактори, що впливають на здійснення транспортно - експедиційної діяльності ТОВ «Свеб Карго»

Характеристики	Значення
Клієнти	Кількість, концентрація, розмір середньої відвантаження, сегментація, особливості купівельної поведінки і процесів прийняття рішень
Транспортні послуги	Тип послуги, якість, пропонований асортимент послуг
Конкуренція	Кількість конкурентів, їх концентрація і застосовувана методи організації транспортування, а також рівень сервісу, що надається
Логістичні посередники (транспортні партнери, склади)	Організаційна структура, фінансове положення, масштаб діяльності, конкурентоспроможність
Інфраструктура	Кількість інфраструктурних підрозділів (аеропорти, під'їзні шляхи тощо), рівень сервісу, вартість послуг

Джерело: розроблено автором

У даних умовах вирішуються такі основні завдання:

- оцінка доцільність наявності власних складських приміщень або їх оренда;
- вибір оптимального обсягу складу;
- підбір необхідного складського обладнання;

- формування тарифної політики на послуги зі зберігання вантажу;
- вибір раціональних способів і маршрутів доставки вантажів;
- синхронізація вантажопотоків і відповідних операцій, залучених до процесу організації вантажоперевезень тощо.

Специфіка ринку транспортних послуг полягає в тому, що для успішної діяльності на цьому ринку необхідно не тільки аналізувати основні тенденції його розвитку, стан зовнішнього і внутрішнього середовища, а й здійснювати маркетинг товарних ринків. Останнє визначається тим, що наявність попиту на певну продукцію тягне за собою необхідність її транспортування покупцями. Здійснення маркетингу товарних ринків дозволяє транспортно-експедиційним компаніям виявляти нові сегменти, розширювати клієнтську базу і своєчасно адаптуватися до можливих змін кон'юнктури на даному ринку.

У зв'язку з цим, можна виділити наступні основні напрямки здійснення маркетингової діяльності транспортно-експедиційних підприємств:

- оперативний маркетинг - спрямований на підтримку ефективної діяльності транспортно-експедиційної компанії на ринку транспортних послуг;
- стратегічний маркетинг - пов'язаний з вивченням кон'юнктури товарних ринків, що сприяє розвитку асортименту послуг, що надаються і дозволяє визначати нові ринкові ніші.

Специфіка взаємодії маркетингу і логістики в діяльності транспортно-експедиційних підприємств полягає в тому, що маркетинг спрямований на підтримку ефективної реалізації логістичних процесів. Перш за все, дане твердження базується на тому, що основою здійснення транспортно-експедиційної діяльності є реалізація логістичних операцій.

Необхідність оптимізації та раціоналізації вантажопотоків визначила доцільність розгляду цих процесів з позицій формування логістичної мережі, як одного з елементів в загальній структурі мережевої теорії. Застосування концепції логістичних мереж дозволяє транспортно - експедиційним компаніям отримати конкурентні переваги в довгостроковій перспективі, що досягається за рахунок тривалого і активної взаємодії з суб'єктами цієї мережі. В рамках

логістичної мережі здійснюється активний інформаційний обмін між суб'єктами мережі, що дозволяє отримувати релевантну інформацію, пов'язану зі здійсненням перевезення вантажів, а також оперативно реагувати на можливі зміни в процесі руху товару.

Для успішної організації та здійснення транспортно-експедиційної діяльності важливо формувати ефективні комунікативні зв'язки, що впливають на поведінку компанії на ринку. Здійснення ефективною взаємодії з клієнтами компанії дає можливість своєчасно реагувати на зміни їхніх вимог і формувати відповідний комплекс пропонованих послуг. Комунікації забезпечують інформаційний обмін із зовнішнім середовищем, що сприяє адаптації компанії до мінливих ринкових умов.

На наш погляд, найоптимальнішим визначенням конкурентів буде за напрямками діяльності. Наприклад, по автомобільних перевезеннях це компанії ТОВ «Авто-ВІТ» і «Веттіїв Транс» займають одні з лідируючих положення на ринку автомобільних перевезень. Наступні за лідерами позиції займають компанії «П'ять океанів» і ТОВ «Свеб Карго».

Конкурентами ТОВ «Свеб Карго» по авіаційних перевезеннях є компанії «Трансавтотур», «П'ять океанів», ТОВ «Авто-Віт»

За перевезення негабаритних вантажів, а також складських послуг визначити в цілому лідерів дуже складно, так як подібними послугами займаються дуже велика кількість організацій, в тому числі ніяк не пов'язаних з наданням транспортно - експедиційних послуг.

Підводячи підсумок, можна виділити основну групу конкуруючих компаній ТОВ «Свеб Карго» складають компанії: ТОВ «Авто-Віт», «Веттіїв Транс», «П'ять Океанів», «Трансавтотур».

У таблиці 2.7 представлено розподіл часток ринку між ними. Загалом ринок транспортно-експедиторських послуг складається з надання послуг перевезень різними видами транспорту та складських послуг.

Таблиця 2.7

Структура ринку транспортно-експедиційних послуг ТОВ «Свеб Карго» у
2018 році, %

Напрямок діяльності компанії	Частка компаній					Всього
	Авто-Віт	Веттіів Транс	П'ять океанів	ТОВ Свеб Карго	Інші	
Автомобільні перевезення	44%	21%	14%	12%	9%	100%
Авіаційні перевезення	10%	15%	16%	18%	41%	100%
Залізничні перевезення	19%	26%	8%	14%	33%	100%
Складські послуги	Немає даних					
Сумарна частка ринку	24,3%	20,6%	12,6%	14,6%	27,6%	100%

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Більш наочно частки розподілу ринку представимо на рис. 2.2.

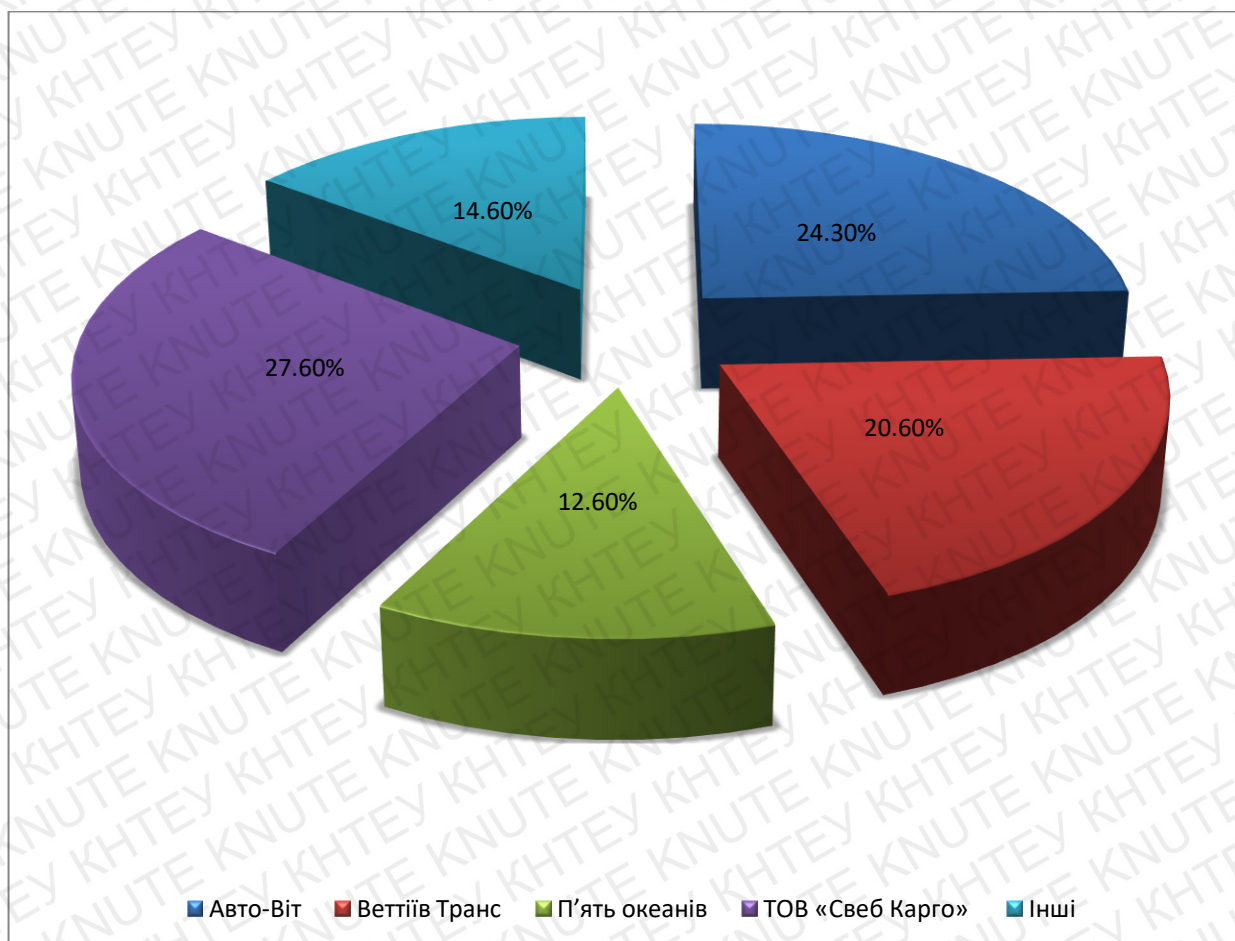


Рис. 2.2 Структура ринку транспортно - експедиційних послуг ТОВ «Свеб Карго» станом на 2018 рік, %

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Структура країн, до яких здійснюються перевезення підприємством ТОВ «Свеб Карго» представлена на рис. 2.3.

Таким чином, сумарна частка ринку зайнята ТОВ «Свеб Карго» становить в 27,6%

На даний час підприємство ТОВ «Свеб Карго» направлено співпрацює з країнами Європи та Китаєм.

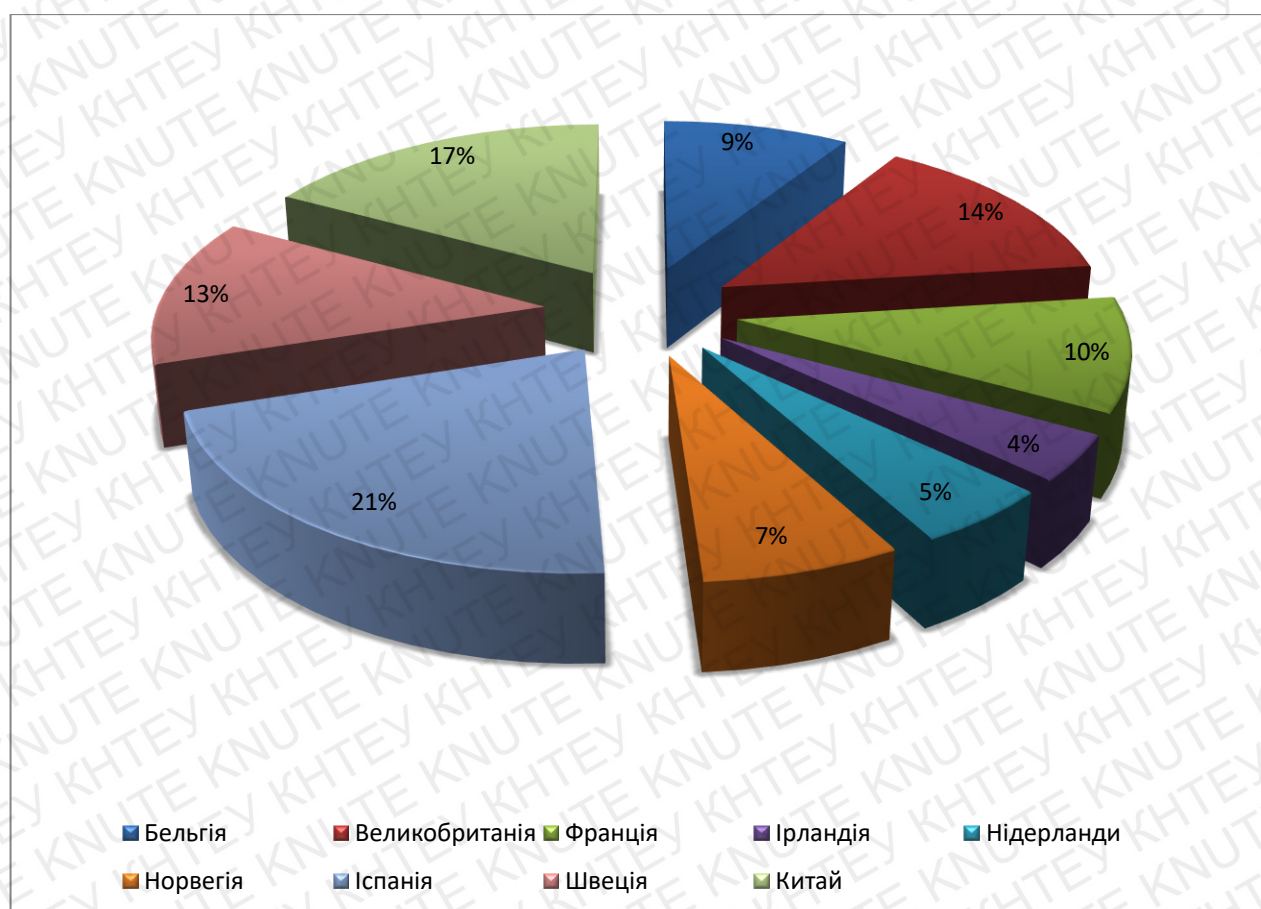


Рис. 2.3 Географія міжнародних перевезень підприємства ТОВ «Свеб Карго» у 2018 році, %

Джерело: розроблено на підставі звітності підприємства

Як бачимо, найбільше вантажних перевезень здійснюється в Іспанію – 21%, Францію – 17% та Великобританію – 14% та Китай - 10%.

Загалом можемо зробити висновок, що підприємство ТОВ «Свеб Карго» має стабільний фінансовий стан, конкурентоспроможне, має одну з лідируючих позицій серед споживачів та здійснює належну якість транспортно-експедиційної діяльності.

Висновки до розділу 2

Основною виробничою діяльністю підприємства ТОВ «Свеб Карго» є транспортно-експедиційні послуги, складські послуги та логістичні послуги.

Загальні обсяги перевезених вантажів у 2018 р. становили 126,0 млн. т.

Найбільший попит має послуга зберігання (38%) та складування (20%). Також розвинені послуги перевантаження – 17%, комплектації – 10% та перепакування – 7%. Найменший попит має стікетування – 4%.

Проведений SWOT-аналіз дозволяє систематично контролювати потенціал підприємства ТОВ «Свеб Карго».

Основними напрямками для підтримки ефективності управління підприємства є:

- підтримка високої кваліфікації персоналу і професійного рівня фахівців, середнього і вищого керівництва підприємства;
- підтримання сприятливого репутації у споживачів і високого іміджу підприємства;
- надання повного переліку послуг підприємством на високому рівні;
- здійснення постійної роботи з тактичного і стратегічного планування на підприємстві, відповідно до поточних зовнішніх факторами;
- вихід на нові географічні ринки і ринки споживачів;
- розширення видів послуг і збільшення обсягів реалізації;
- використання фінансового і маркетингового потенціалу підприємства;
- здійснення вертикальної інтеграції, відкриття представництв підприємства.

Розвиток транспортно-експедиційних послуг дозволяє отримати їх споживачам наступні переваги:

- можливість надання вантажовідправникам необхідних видів транспортних засобів (досягається за рахунок того, що транспортно-експедиційна фірма має агентські договори з кількома різними перевізниками);
- гнучкість в переговорах з клієнтом, можливість надання йому додаткових

послуг;

- можливість комплексного обслуговування вантажовідправника, тобто планування, організація і здійснення всіх транспортних операцій, необхідних вантажовідправнику;

- використання різних способів організації вантажоперевезень (наприклад, інтер- і мультимодальні перевезення).

Специфіка ринку транспортних послуг полягає в тому, що для успішної діяльності на цьому ринку необхідно не тільки аналізувати основні тенденції його розвитку, стан зовнішнього і внутрішнього середовища, а й здійснювати маркетинг товарних ринків. Останнє визначається тим, що наявність попиту на певну продукцію тягне за собою необхідність її транспортування покупцеві. Здійснення маркетингу товарних ринків дозволяє транспортно-експедиційним компаніям виявляти нові сегменти, розширювати клієнтську базу і своєчасно адаптуватися до можливих змін кон'юнктури на даному ринку.

У зв'язку з цим, можна виділити наступні основні напрямки здійснення маркетингової діяльності транспортно-експедиційних підприємств:

- оперативний маркетинг - спрямований на підтримку ефективної діяльності транспортно-експедиційної компанії на ринку транспортних послуг;

- стратегічний маркетинг - пов'язаний з вивченням кон'юнктури товарних ринків, що сприяє розвитку асортименту послуг, що надаються і дозволяє визначати нові ринкові ніші.

Специфіка взаємодії маркетингу і логістики в діяльності транспортно-експедиційних підприємств полягає в тому, що маркетинг спрямований на підтримку ефективної реалізації логістичних процесів. Перш за все, дане твердження базується на тому, що основою здійснення транспортно-експедиційної діяльності є реалізація логістичних операцій.

Основну групу конкуруючих компаній ТОВ «Свеб Карго» складають компанії: ТОВ «Авто-Віт», «Веттіів Транс», «П'ять Океанів», «Трансавтотур». Найбільше вантажних перевезень здійснюється в Іспанію – 21%, Францію – 17% та Великобританію – 14%, Китай - 10%.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖОСТІ ТОВ «СВЕБ КАРГО» НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

3.1. Розробка комплексу заходів підвищення конкурентоспроможності ТОВ «Свеб Карго»

В ході аналізу були розроблені заходи підвищення конкурентоспроможності ТОВ «Свеб Карго» (рис.3.1).

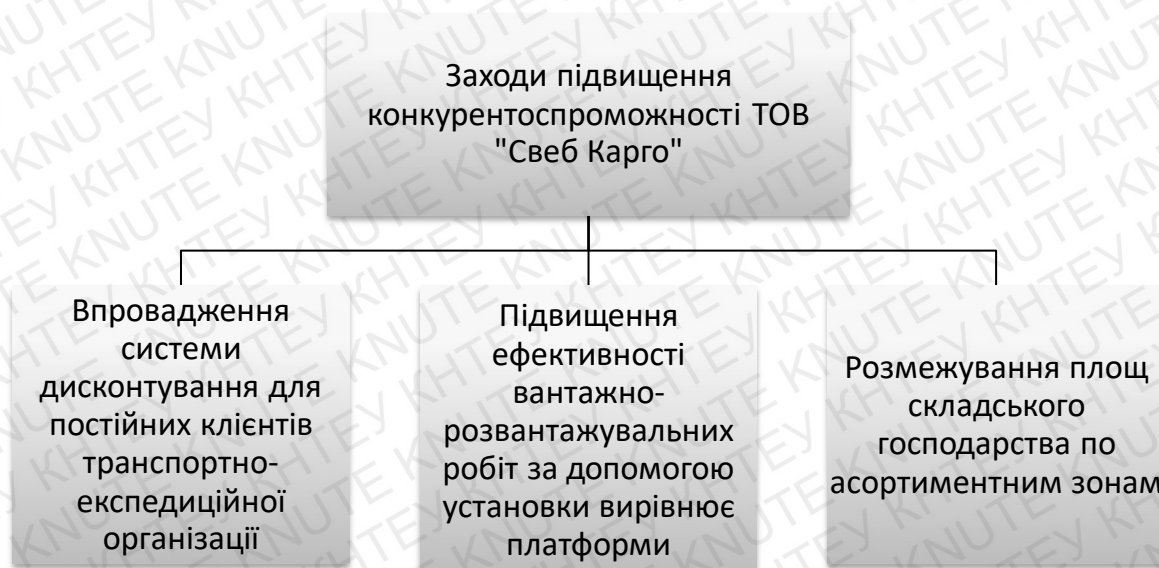


Рис. 3.1 Заходи підвищення конкурентоспроможності ТОВ «Свеб Карго»

Джерело: розроблено автором

Розпишемо детальніше нижче запропоновані заходи:

Захід 1. Впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів транспортно-експедиційної організації.

З метою підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційної організації ТОВ «Свеб Карго» необхідно сформувати клієнтську базу постійних

клієнтів і надати їм знижки на послуги, що надаються.

Пропонується впровадження накопичувальної дисконтної програми, яка характеризується збільшенням пільг по мірі звернення клієнтів в ТОВ «Свеб Карго». Облік здійснюється у вигляді бонусних балів, які нараховуються за переліком транспортно-експедиційних послуг, що здійснюються організацією (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Кількість бонусних балів за видами транспортно-експедиційних послуг

№	Вид послуг	Кількість бонусних балів
1	Автоперевезення вантажу	30
2	Вантажно-розвантажувальні роботи	10
3	Зберігання вантажу	20
4	Транспортна експедиція	20

Джерело: розроблено автором

Дисконт у вигляді 3% знижки на послуги, що надаються, видається в результаті накопичення клієнтом 150 бонусних балів. Знижка 5% надається клієнтам, які накопичили 250 бонусних балів. Максимальна знижка 10% надається клієнтам, які накопичили 450 бонусних балів.

Даний варіант дисконтної системи є найбільш складним, тому що вимагає обліку і накопичення інформації по клієнтам. У зв'язку з цим необхідно впровадити в рамках ТОВ «Свеб Карго» програмне забезпечення, яке дозволить систематизувати клієнтів, кількість їх звернень за видами послуг, розрахувати кількість бонусних балів і відобразити вартість послуг відповідно до наданої знижкою. Пропонується запровадити програму «Клієнти 3.0.3 Проф», яка відповідає всім перерахованим вище вимогам.

Для реалізації даного заходу необхідно здійснити наступні дії:

1. Купити програмне забезпечення «Клієнти 3.03 Проф» з ліцензією на 1 рік.
2. Встановити цю програму на персональні комп'ютери співробітників ДП «Кюне і Нагель».

3. Провести навчання співробітників роботі в даній програмі.
4. Забезпечити своєчасне технічне обслуговування програми.

Програмне забезпечення «Клієнти 3.0.3 Проф» можна придбати в режимі онлайн безпосередньо у розробника ТОВ «Аракс Груп». Як відповідальних виконавців за реалізацію даного заходу можна призначити начальника відділу кадрів і менеджера-логіста.

Захід 2. Підвищення ефективності вантажно-розвантажувальних робіт за допомогою установки вирівнює платформи - доклевелери для прямого доступу навантажувача зі складу в кузов автомобіля.

В ході аналізу роботи складського господарства ТОВ «Свеб Карго» були виявлені недоліки в організації її роботи. Для вирішення даної проблеми необхідно підвищити продуктивність складу за допомогою установки вирівнювання платформи.

Вирівнюючі платформи (доклевелери) дозволяють підвищити продуктивність праці на складі, дозволяючи легко долати різницю в висоті між вантажівками і підлогою складу. Дане обладнання зменшує час навантаження-розвантаження, знижує рівень травматизму і можливість пошкодження вантажу і, як наслідок, знижує логістичні витрати.

Пропонується запровадити доклевелери виробника CAMPISA, які відповідають європейським нормам EN1398, що регламентують рівень надійності, простоти експлуатації та безпеки обладнання, а саме. Доклевелери CAMPISA - єдині в своєму роді вирівнюють площадки, які мають виносну настінну гідравлічну станцію «CONSOLLE» замість традиційної, яка встановлюється безпосередньо в прямику під платформою доклевелери. Дане рішення робить процес обслуговування доклевелери більш зручним і безпечним, так як немає необхідності проводити будь-які роботи безпосередньо під платформою доклевелери.

Для реалізації даного заходу необхідно здійснити наступні дії:

1. Купити доклевеллер з поворотним козирком CAMPISA.
2. Встановити дане обладнання і ввести в експлуатацію.

3. Провести навчання співробітників (вантажників) роботі на даному обладнанні.

В якості відповідального виконавця за реалізацію даного заходу призначається начальник транспортного відділу.

Захід 3. Розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам.

Площі складського господарства становлять від 50 до 80 кв. м. За одну зміну відбувається великий рух вантажів - переміщення з поставки на склад, розвантаження, переміщення і відвантаження продукції на автотранспорт з метою подальшого перевезення і експедиції вантажу. Асортимент вантажів дуже широкий і його розміщення в складських приміщеннях відбувається хаотично у міру надходження вантажу. Відсутня єдина система розміщення вантажів. Тому вантажники витрачають багато часу на орієнтування і розстановку вантажів. Витрати часу на операцію - переміщення в експедицію і установка її в ряд по асортименту на відстань 50 м - становить 220 сек - це найбільші втрати часу.

У зв'язку з цим для поліпшення умов праці вантажників, а саме поліпшення їх орієнтації на великих площах і більш швидкого переміщення по ним, пропонується площа складського господарства розділити за основними асортиментним зонам. Причому вантажі, привезені з інших експедицій пропонується розмістити на площі, розташованій ближче до виходу на естакади. Також визначити зони для комплектування маршрутів. Зонування рекомендується провести методом розкреслення підлог фарбою (краще білої) і позначити вивісками на стінах назви асортиментних груп. Тоді при пересуванні вантажів вантажники будуть чітко знати і бачити, де знаходяться той чи інший асортимент, що призведе до зменшення витрат часу на переміщення вантажу і розподіл його за асортиментом, а також поліпшить якість відвантаження і знизить показники трудомісткості.

Для реалізації даного заходу необхідно здійснити такі дії:

1. Визначити асортиментні зони в складському господарстві.
2. Подати заявку на проведення робіт і закупівлю матеріалу.

3. Провести фарбувальні і оздоблювальні роботи.
4. Провести інструктування персоналу щодо впровадження асортиментних зон.
5. Провести аналіз витрат часу на переміщення продукції.

В якості відповідального виконавця за реалізацію даного заходу призначається начальник транспортного відділу.

3.2. Прогнозна оцінка ефективності запропонованих заходів для ТОВ «Свеб Карго»

Проаналізуємо ефективність запропонованих в попередньому параграфі заходів.

Захід 1. Впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів транспортно-експедиційної організації.

Зробимо розрахунок економічної ефективності за даним заходу. Витрати на реалізацію заходу щодо впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів транспортно-експедиційної організації представлені в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2

Витрати на реалізацію заходу щодо впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів транспортно-експедиційної організації ТОВ «Свеб Карго»

№	Вид витрат	Сума, тис.грн.
1	Закупівля та встановлення програми «Клієнти 3.0.3 Проф»	100
2	Навчання персоналу	35
3	Технічне обслуговування програми	50
Разом		185
поточні витрати		100
Капітальні витрати		85

Джерело: розроблено автором

Відповідно до можливостей даної програми, експертним шляхом була проведена оцінка приросту виручки від реалізованих послуг, яка, на думку експертів ТОВ «Свеб Карго», може скласти 1,15%. Отже, виручка від

реалізованих послуг після впровадження заходу складе:

$$V_{py1} = V_{py0} + \Delta V_{py} \quad (3.1)$$

Де V_{py0} - об'єм реалізації в поточному році,

ΔV_{py} – приріст об'єму реалізації тис. грн.

$$V_{py1} = 14584 + (14584 \times 0,0115) = 14751,7 \text{ тис. грн.}$$

Вихідні дані для розрахунку показників економічної ефективності пропонованого заходу представлені в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Вихідні дані для розрахунку показників економічної ефективності заходу

№	Показник	Умовне позначення	Значення показника	
			до впровадження заходу	після впровадження заходу
1	Чистий дохід від реалізованих послуг, тис. грн.	V_{py}	14584	14751,7
2	Середньооблікова чисельність працівників, чол.	Ч	18	18
3	Середня річна заробітна плата, тис. грн.	Z_r	462,2	462,2
4	Обов'язкові страхові внески (%)	ОСВ	30,4	30,4
5	Умовно-постійні витрати, тис. грн.	$У$	9042,8	9042,8

Джерело: розроблено автором

Зробимо розрахунок показників економічної ефективності від впровадження заходу. Так як пропонований захід не вимагає найму на роботу нових робітників, то розрахуємо умовне вивільнення чисельності:

$$E_{\text{ч}} = \text{Ч}_1 \times (1 + \Delta V_{py} / 100) - \text{Ч}_2 \quad (3.2)$$

$$E_{\text{ч}} = 18 \times (1 + 1,15 / 100) - 18 = 0,20 \text{ чол.}$$

Приріст продуктивності праці за рахунок умовної економії чисельності

розраховується за формулою 3.3:

$$\Delta ПТ = (E_{\text{ч}} \times 100 / Q_{\text{р}} \times \text{Ч}) - E_{\text{ч}} \quad (3.3)$$

$$\Delta ПТ = (0,20 \times 100 / 1,15 \times 18) - 0,20 = 0,76$$

Розрахуємо економію собівартості по заробітній платі, соціальним відрахувань і умовно-постійних витрат за формулами 3.4, 3.5, 3.6:

$$E_{\text{зп}} = 3_{\text{г}} \times E_{\text{ч}} \quad (3.4)$$

$$E_{\text{зп}} = 462,2 \times 0,20 = 92,44 \text{ тис. грн.}$$

Відрахування по обов'язковим страховим внескам, тис. грн.:

$$E_{\text{осв}} = E_{\text{зп}} \times \text{ОСВ} / 100 \quad (3.5)$$

$$E_{\text{осв}} = 92,44 \times 30,4 / 100 = 28,1 \text{ тис. грн.}$$

Економія по умовно-постійних витрат:

$$E_{\text{упр}} = (Y_1 / B_{\text{ру}0} - Y_2 / B_{\text{ру}1}) \times B_{\text{ру}1} \quad (3.6)$$

$$E_{\text{укр}} = (9042,8 / 14584 - 9042,8 / 14751,7) \times 14751,7 = 103,25 \text{ тис. грн.}$$

Знайдемо умовно річну економію:

$$E_{\text{уг}} = E_{\text{зп}} + E_{\text{осв}} + E_{\text{упр}} - 3_{\text{тек}} \quad (3.7)$$

$$E_{\text{уг}} = 92,44 + 28,1 + 103,26 - 100 = 123,8 \text{ тис. грн.}$$

Річний економічний ефект рівний економії умовно річній:

$$E_{\text{г}} = E_{\text{уг}} - E_{\text{н}} \times 3_{\text{кап}} \quad (3.8)$$

Де $E_{\text{г}}$ – річна економія, тис. грн.

$E_{\text{уг}}$ – економія умовно річна, тис. грн.

$E_{\text{н}}$ - нормативний коефіцієнт ефективності капітальних витрат = 0,3

$Z_{\text{кап}}$ - капітальні витрати, тис. грн.

$E_{\text{г}} = 123,8 - 0,3 \times 85 = 98,3$ тис. грн.

Термін окупності впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів розраховується за формулою 3.9:

$$T_{\text{ок}} = Z_{\text{кап}} / E_{\text{уг}} \quad (3.9)$$

Де $T_{\text{ок}}$ – термін окупності, рік

$Z_{\text{кап}}$ – капітальні витрати, тис. грн.

$E_{\text{уг}}$ – економія умовно річна

$T_{\text{ок}} = 85 / 123,8 = 0,68$ року.

Таким чином, річний економічний ефект від впровадження заходу складе 98,3 тис. грн., При терміні окупності капітальних витрат в 0,68 року. Виходячи з цих даних, можна зробити висновок про економічну доцільність впровадження даного заходу в ТОВ «Свеб Карго».

Захід 2. Підвищення ефективності вантажно-розвантажувальних робіт за допомогою установки вирівнює платформи - доклевелери для прямого доступу навантажувача зі складу в кузов автомобіля.

В результаті впровадження даного заходу передбачаються певні капітальні витрати, які наведені в таблиці 3.4.

Таблиця 3.4

Капітальні витрати на захід по установці доклевелера

№	Витрати	Сума, тис. грн.
1	Придбання доклевелери	86,7
2	Монтаж доклевелери	23,3
3	Разом капітальні витрати	110,0

Джерело: розроблено автором

Після установки обладнання зростуть поточні витрати. Збільшення поточних витрат представлено в таблиці 3.5.

Таблиця 3.5

Поточні витрати на захід по установці доклевелера

№	Стаття	Сума, тис. грн.
1	Матеріали	43,0
2	Електроенергія	32,0
3	Загальноцехові витрати	25,0
4	Всього	100,0

Джерело: розроблено автором

Інтегральний коефіцієнт використання обладнання складу в ТОВ «Свеб Карго» в 2017 році становив 0,93. За даними, які представлені розробниками доклевелери, в результаті його впровадження відбувається зниження втрат робочого часу і витрат на вантаження і вивантаження товарів до 1,01%. Отже, можна очікувати коефіцієнт використання обладнання складу в розмірі $0,93 \times 1,01 = 0,94$

Збільшення чистого доходу від реалізованих послуг складе:

$$\Delta B_{py} = (14584 / 0,93 \times 0,94) - 14584 = 156,8 \text{ тис. грн.}$$

$$B_{py1} = 14584 + 156,8 = 14740,8 \text{ тис. грн.}$$

Вихідні дані для розрахунку показників економічної ефективності пропонованого заходу представлені в таблиці 3.6.

Таблиця 3.6

Вихідні дані для розрахунку показників економічної ефективності заходу

№	Показник	Умовне позначення	Значення показника	
			до впровадження заходу 2018	після впровадження заходу 2020
1	Чистий дохід від реалізованих послуг, тис. грн.	ΔB_{py}	14584	14740,8
2	Середньооблікова чисельність працівників, чол.	Ч	18	18
3	Середня річна заробітна плата, тис. грн.	$З_r$	462,2	462,2
4	Обов'язкові страхові внески (%)	ОСВ	30,4	30,4
5	Умовно-постійні витрати, тис. грн.	$У_{упр}$	9042,8	9042,8

Джерело: розроблено автором

Зробимо розрахунок економічної ефективності за даним заходом (табл. 3.7).

Таблиця 3.7

Розрахунок ефективності заходу

Показник	Методика розрахунку	Розрахунок показника
Приріст чистого доходу від реалізованих послуг за рахунок впровадження устаткування, тис. грн.	ΔB_{py}	$\Delta Q=156.8=1,07\%$
умовне вивільнення чисельності робітників, чол.	$E_{ч}=\frac{Ч_1 \times (1 + \Delta B_{py}}{100}) - Ч_2$	$E_{ч}=18 \times (1 + 0,0107) - 18 = 0,19$
зростання продуктивності праці в цілому, чол.	$\Delta ПТ = \frac{E_{ч} \times 100}{(Ч - E_{ч})}$	$\Delta ПТ = (0,19 \times 100) / (18 - 0,19) = 1,06$
Умовно-річна економія по заробітній платі, тис. грн.	$E_{зп} = 3_{г} \times E_{ч}$	$E_{зп} = 462,2 \times 0,19 = 87,81$
Економія по обов'язковим страхових внесках, тис.	$E_{осв} = \frac{E_{зп} \times ОСВ}{100}$	$E_{осв} = 87,81 \times 30,4 / 100 = 2,69$
Економія в результаті відносного скорочення умовно-постійних витрат, тис. грн.	$E_{упр} = (Y_1 / B_{py0} - Y_2 / B_{py1}) \times B_{py1}$	$E_{упр} = (9042,8 / 14584 - 9042,8 / 14740,8) \times 14740,8 = 96,49$
Загальна економія, тис. грн.	$E_{общ} = E_{зп} + E_{осв} + E_{упр}$	$E_{общ} = 87,81 + 2,69 + 96,49 = 186,99$
Умовно річна економія	$E_{уг} = E_{зп} + E_{осв} + E_{упр} - 3_{тек}$	$E_{уг} = 186,99 - 100 = 86,99$
Річний економічний ефект, тис. грн.	$E_{г} = E_{уг} - E_{н} \times 3_{кап}$	$E_{г} = 86,99 - 0,3 \times 110 = 53,99$
Термін окупності, роки	$T_{ок} = 3_{кап} / E_{уг}$	$T_{ок} = 110 / 86,99 = 1,26$

Джерело: розроблено автором

В результаті розрахунку ефективності установки доклевелери виявлено, що умовно-річна економія чисельності складе 0,19 чоловік, в цілому по підприємству продуктивність праці підвищиться на 1,06%, річний економічний ефект складе 53,99 тис. грн., термін окупності заходу - 1,26 року.

Захід 3. Розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам. Впровадження даного заходу передбачає певні поточні витрати, зазначені в табл. 3.8.

Таблиця 3.8

Поточні витрати на реалізацію заходу

№	Витрати	Сума,
1	Біла фарба, тис. грн	39,42
2	Пензлик, тис. грн	1,6
3	Папір, тис. грн	5,15
4	Всього витрат, тис. грн.	46,2

Джерело: розроблено автором

Вихідні дані для розрахунку показників економічної ефективності заходу представлені в таблиці 3.9.

Таблиця 3.9

Вихідні дані для розрахунку показників економічної ефективності заходу

№	Показник	Умовне позначення	Значення показника	
			до впровадження заходу 2018	після впровадження заходу 2020
1	Чистий дохід від реалізованих послуг, тис. грн.	ΔB_{py}	14584	14740,8
2	Середньооблікова чисельність працівників, чол.	Ч	18	18
3	Трудомісткість вантажно-розвантажувальних робіт	T_1	4,94	4,79
4	Середня річна заробітна плата, тис. грн.	Z_r	462,2	462,2
5	Обов'язкові страхові внески (%)	ОСВ	30,4	30,4
6	Умовно-постійні витрати, тис. грн.	$U_{упр}$	9042,8	9042,8
7	Витрати часу на операцію з пошуку вантажу в складському приміщенні, сек	Z_b	220	120

Джерело: розроблено автором

Зробимо розрахунок економічної ефективності за даним заходом (таблиця 3.10).

Таблиця 3.10

Розрахунок економічної ефективності впровадження заходу

Показник	Методика розрахунку	Розрахунок показника
Зниження трудомісткості, %	$A=100 \times (1 - T_2/T_1)$ Де T_1, T_2 – трудомісткість після та до заходу	$A=100 \times (1 - 4,79/4,94)=3\%$
Приріст продуктивності праці на основі зниження трудомісткості, %	$\Delta ПТ = 100 \times A / 100 - A$	$\Delta ПТ = (100 \times 3) / (100 - 3) = 3,09\%$
умовна економія чисельності в цілому, чол.	$E_{\text{ч}} = (Ч_1 \times \Delta ПТ) / (100 + \Delta ПТ)$	$E_{\text{ч}} = (18 \times 3,09) / (100 + 3,09) = 0,54$
Економія собівартості по заробленої платі, тис. грн.	$E_{\text{зп}} = 3_{\text{г}} \times E_{\text{ч}}$	$E_{\text{зп}} = 462,2 \times 0,54 = 249,58$
економія по обов'язковим страхових внескам, тис. грн.	$E_{\text{осв}} = E_{\text{зп}} \times \text{ОСВ} / 100$	$E_{\text{осв}} = 249,58 \times 30,4 / 100 = 75,87$
Економія собівартості на умовно-постійних витратах, тис. грн.	$E_{\text{упр}} = (Y_1 / B_{\text{пу}0} - Y_2 / B_{\text{пу}1}) \times B_{\text{пу}1}$	$E_{\text{упр}} = (9042,8 / 14584) - (9042,8 / 15035) \times 15035 = 107,49$
Загальна умовно-річна економія по заходу, тис. грн.	$E_{\text{уг}} = E_{\text{зп}} + E_{\text{осв}} + E_{\text{упр}} - 3_{\text{тек}}$	$E_{\text{уг}} = 249,58 + 75,87 + 107,49 - 46,2 = 894,94$

Джерело: розроблено автором

В результаті реалізації запропонованого заходу щодо зонування площі складського господарства зниження трудомісткості одиниці вантажу складе 3%; приріст продуктивності праці на основі зниження трудомісткості - 3,09%; в зв'язку з умовною економією чисельності персоналу в цілому (склало 0,54 чол.) можлива економія собівартості по заробленій платі – 249,58 тис. грн, а також економія можлива за рахунок менших за рахунок менших переробок, шкідливості і компенсаційних виплат за травми через стан здоров'я; загальна умовно-річна економія по заходу - 894,94 тис. грн., тобто захід є вигідним.

Проведемо зведений розрахунок економічної ефективності проєктованих заходів в таблиці 3.11.

Таблиця 3.11

Розрахунок економічної ефективності проєктованих заходів на 2020 р.

№	найменування заходів	Приріст продуктивності праці, %	Умовне вивільнення чисельності, чол.	Умовна річна економія, тис. грн.	Річний економічний ефект, тис. грн.	Поточні витрати, тис. грн.	Додаткові капітальні вкладення, тис. грн.	Термін окупності капітальних витрат, років
1	Впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів	0,76	0,20	123,8	98,30	100,0	85,0	0,68
2	Установка вирівнювальної платформи доквелелера для прямого доступу навантажувача зі складу в кузов автомобіля	1,06	0,19	86,99	53,99	100,0	110,0	1,26
3	Розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам	3,09	0,54	894,94	894,94	46,2	-	-
4	Всього	4,91	0,93	1105,73	1047,23	246,2	195,0	1,94

Джерело: розроблено автором

Завдяки впровадженню заходів підвищення продуктивності праці складе на 2020 рік 4,91%, умовне вивільнення чисельності - 0,93 чол., річний економічний ефект - 1047,23 тис. грн, поточні витрати при цьому складуть 246,2 тис. грн, а додаткові капітальні вкладення – 195 тис. грн, при тому, що розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам покривається повністю поточними витратами.

Термін окупності капітальних витрат складе 2 роки, тобто на кінець 2021 року економічна ефективність запропонованих заходів знизиться майже в 2 рази (табл. 3.12 та 3.13).

Таблиця 3.12

Розрахунок економічної ефективності проєктованих заходів на 2021 р.

№	найменування заходів	Приріст продуктивності праці, %	Умовне вивільнення чисельності, чол.	Умовна річна економія, тис. грн.	Річний економічний ефект, тис. грн.	Поточні витрати, тис. грн.	Додаткові капітальні вкладення, тис. грн.	Термін окупності капітальних витрат, років
1	Впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів	0,79	0,23	124,0	98,90	100,9	85,7	0,54
2	Установка вирівнювальної платформи доквелера для прямого доступу навантажувача зі складу в кузов автомобіля	1,76	0,25	93,55	54,80	100,8	110,5	1,43
3	Розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам	3,59	0,75	896,34	895,07	47,08	-	-
4	Всього	6,14	1,23	1113,89	1048,77	248,78	196,2	1,97

Джерело: розроблено автором

Розрахуємо економічний ефект проєктованих заходів на 2022 рік (табл. 3.13).

У 2021 році за рахунок впровадження запропонованих заходів продуктивність зросте на 6,14 %, умовне вивільнення чисельності – на 1,23 чол., а умовна річна економія зросте на 1113,89 тис. грн. Поточні витрати в 2021 році складуть 248,78 тис. грн, а додаткові капітальні вкладення – 196,2 тис. грн, при цьому знову розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам покриється повністю за рахунок поточних витрат.

Таблиця 3.13

Розрахунок економічної ефективності проєктованих заходів на 2022 р.

№	найменування заходів	Приріст продуктивності праці, %	Умове вивільнення чисельності, чол.	Умовна річна економія, тис. грн.	Річний економічний ефект, тис. грн.	Поточні витрати, тис. грн.	Додаткові капітальні вкладення, тис. грн.	Термін окупності капітальних витрат, років
1	Впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів	0,82	0,31	124,6	99,06	101,13	86,34	0,62
2	Установка вирівнювальної платформи доквелера для прямого доступу навантажувача зі складу в кузов автомобіля	1,79	0,45	93,87	54,88	101,53	110,96	1,49
3	Розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам	3,78	0,83	896,94	895,22	47,74	-	-
4	Всього	6,39	1,59	1115,41	1049,16	250,40	197,3	2,11

Джерело: розроблено автором

У останньому прогнозному 2022 році за рахунок впровадження запропонованих заходів продуктивність зросте на 6,39 %, умовне вивільнення чисельності – на 1,59 чол., а умовна річна економія зросте на 1153,41 тис. грн. Поточні витрати в 2022 році складуть 250,40 тис. грн, а додаткові капітальні вкладення – 197,3 тис. грн, при цьому знову розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам покриється повністю за рахунок поточних витрат.

Висновки до розділу 3

Провівши дослідження конкурентоспроможності нами були запропоновані заходи щодо підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційного підприємства ТОВ «Свеб Карго»:

Захід 1. Впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів транспортно-експедиційної організації.

Пропонується впровадження накопичувальної дисконтної програми, яка характеризується збільшенням пільг по мірі звернення клієнтів в ТОВ «Свеб Карго». Облік здійснюється у вигляді бонусних балів, які нараховуються за переліком транспортно-експедиційних послуг.

Для реалізації даного заходу необхідно здійснити наступні дії:

1. Купити програмне забезпечення «Клієнти 3.03 Проф» з ліцензією на 1 рік.
2. Встановити цю програму на персональні комп'ютери співробітників ДП «Кюне і Нагель».
3. Провести навчання співробітників роботі в даній програмі.
4. Забезпечити своєчасне технічне обслуговування програми.

Захід 2. Підвищення ефективності вантажно-розвантажувальних робіт за допомогою установки вирівнює платформи - доклевелери для прямого доступу навантажувача зі складу в кузов автомобіля.

В ході аналізу роботи складського господарства ТОВ «Свеб Карго» були виявлені недоліки в організації її роботи. Для вирішення даної проблеми необхідно підвищити продуктивність складу за допомогою установки вирівнювання платформи.

Вирівнюючі платформи (доклевелери) дозволяють підвищити продуктивність праці на складі, дозволяючи легко долати різницю в висоті між вантажівками і підлогою складу. Дане обладнання зменшує час навантаження-розвантаження, знижує рівень травматизму і можливість пошкодження вантажу і, як наслідок, знижує логістичні витрати.

Для реалізації даного заходу необхідно здійснити наступні дії:

1. Купити доклевеллер з поворотним козирком CAMPISA.
2. Встановити дане обладнання і ввести в експлуатацію.
3. Провести навчання співробітників (вантажників) роботі на даному обладнанні.

Захід 3. Розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам.

Площі складського господарства становлять від 50 до 80 кв. м. За одну зміну відбувається великий рух вантажів - переміщення з поставки на склад, розвантаження, переміщення і відвантаження продукції на автотранспорт з метою подальшого перевезення і експедиції вантажу. Асортимент вантажів дуже широкий і його розміщення в складських приміщеннях відбувається хаотично у міру надходження вантажу. Відсутня єдина система розміщення вантажів. Тому вантажники витрачають багато часу на орієнтування і розстановку вантажів. Витрати часу на операцію - переміщення в експедицію і установка її в ряд по асортименту на відстань 50 м - становить 220 сек - це найбільші втрати часу.

У зв'язку з цим для поліпшення умов праці вантажників, а саме поліпшення їх орієнтації на великих площах і більш швидкого переміщення по ним, пропонується площа складського господарства розділити за основними асортиментним зонам. Причому вантажі, привезені з інших експедицій пропонується розмістити на площі, розташованій ближче до виходу на естакади. Також визначити зони для комплектування маршрутів. Зонування рекомендується провести методом розкреслення підлог фарбою (краще білою) і позначити вивісками на стінах назви асортиментних груп. Тоді при пересуванні вантажів вантажники будуть чітко знати і бачити, де знаходяться той чи інший асортимент, що призведе до зменшення витрат часу на переміщення вантажу і розподіл його за асортиментом, а також поліпшить якість відвантаження і знизить показники трудомісткості.

Для реалізації даного заходу необхідно здійснити такі дії:

1. Визначити асортиментні зони в складському господарстві.

2. Подати заявку на проведення робіт і закупівлю матеріалу.
3. Провести фарбувальні і оздоблювальні роботи.
4. Провести інструктування персоналу щодо впровадження асортиментних зон.
5. Провести аналіз витрат часу на переміщення продукції.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

У сучасному світі найважливішим елементом геополітики є транспорт. Транспорт забезпечує потреби в перевезеннях всіх галузей економіки в сферах матеріального і нематеріального виробництва, виступаючи одним з гарантів нормального функціонування ринків товарів і послуг.

Мультимодальні перевезення - це перевезення вантажу, як мінімум, двома видами транспорту, виконувана під відповідальністю одного транспортного оператора за єдиним транспортним документом і за наскрізного тарифу .

Об'єктом транспортування при мультимодальному перевезенні в принципі можуть бути будь-які вантажі - наливні, навалочні, тарно-штучні.

Об'єктом дослідження була міжнародна транспортно-логістична компанія ТОВ «Свеб Карго», яка займає провідні позиції в транспортно-експедиторській діяльності. Продукцію та послуги, які надає ТОВ «Свеб Карго» це авіаційні перевезення, морські перевезення, автоперевезення міжнародні комплектних вантажів і збірних вантажів, залізничні перевезення, складські послуги, брокерські послуги.

Проаналізувавши економічний стан підприємства, ми визначили: чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) на кінець 2018 року зростає на 4135 тис. грн., тобто з 17601 тис. грн. до 21736 тис. грн. зріст обумовлено збільшенням клієнтури підприємства, які є споживачами послуг ТОВ «Свеб Карго», а також й зріст цін на логістичні та експедиторські послуги.

Під негативним впливом зниження прибутку до оподаткування та зниженням інших доходів підприємства зменшилась величина чистого прибутку з 918,4 тис. грн. до 240 тис. грн. Зниження склало 678 тис. грн. Рентабельність сукупного капіталу складає 0,8%, 0,82%, 0,84%, 1,66% та 0,24% відповідно до аналізованих періодів

Довгострокові джерела фінансування підприємство ТОВ «Свеб Карго» протягом 2014-2018 рр. не залучало. Короткострокові кредити зросли на 92891

тис. грн. Підприємство ТОВ «Свеб Карго» має абсолютну фінансову стійкість.

Протягом п'яти останніх років підприємству вдалось збільшити чистий дохід від реалізації з 17601 тис. грн. до 21736 тис. грн., а це на 4135 тис. грн. або на 23,49%. Цьому сприяло як підвищення цін на послуги та роботи підприємства, так і розширення клієнтської бази.

Аналізуючи структуру фінансових результатів ТОВ «Свеб Карго» у 2014-2018 рр. (за даними вертикального аналізу) бачимо, що у загальній структурі доходів частка інших доходів складає 1,42% у 2014 році, 1,65 у 2015 році, 1,73% у 2016 році, 6,93% у 2017 році, 1,16% у 2018 році. Таким чином, можемо зробити висновок, що основні грошові надходження підприємства поступають від продажу товарів. Питома вага собівартості у чистому доході від реалізації є великою. У 2014 році – 81%, у 2015 році – 81,36%, 2016 році – 79%, у 2017 році – 75%, у 2018 році – 79%, що є звичайним для даного підприємства. В цілому ж підприємство нарощує обсяги продажу та має позитивний фінансовий результат, є прибутковим.

Основною виробничою діяльністю підприємства ТОВ «Свеб Карго» є транспортно-експедиційні послуги, складські послуги та логістичні послуги.

Загальні обсяги перевезених вантажів у 2018 р. становили 126,0 млн. т .

Найбільший попит має послуга зберігання (38%) та складування (20%). Також розвинені послуги перевантаження – 17%, комплектації – 10% та перепакування – 7%. Найменший попит має стікетування – 4%.

Основну групу конкуруючих компаній ТОВ «Свеб Карго» складають компанії: ТОВ «Авто-Віт», «Веттів Транс», «П'ять Океанів», «Трансавтотур». Найбільше вантажних перевезень здійснюється в Іспанію – 21%, Францію – 17% та Великобританію – 14%, Китай - 10%.

Провівши дослідження конкурентоспроможності нами були запропоновані заходи щодо підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційного підприємства ТОВ «Свеб Карго»:

Захід 1. Впровадження системи дисконтування для постійних клієнтів транспортно-експедиційної організації.

Захід 2. Підвищення ефективності вантажно-розвантажувальних робіт за допомогою установки вирівнює платформи - доклевелери для прямого доступу навантажувача зі складу в кузов автомобіля.

Захід 3. Розмежування площ складського господарства по асортиментним зонам.

Економічне обґрунтування показало, що завдяки впровадженню заходів підвищення продуктивності і праці складе 4,91%, умовне вивільнення чисельності - 0,93 чол., річний економічний ефект - 1047,23 тис. грн. Тому можна зробити висновок, що запропоновані заходи будуть рентабельними з кінця 2020 року.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Нагорний Є.В. Основи транспортно-експедиційного обслуговування підприємств, організацій та населення: навч. посіб. / Є.В. Нагорний, Г.Л. Рибанов, Н.Ю. Черниш. – Х.: ХНАДУ, 2007. – 106 с.
2. Нагорний Є.В. Транспортно-експедиторська діяльність / Є.В. Нагорний, Д.В. Ломотько, Н.Ю. Шраменко та ін.: підручник. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 352 с.
3. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. № 1955-IV.
4. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Гринів, Н. Т. Логістичні процедури транспортних технологій [Електронний ресурс] / Н. Т. Гринів, С. В. Гагарін, Т. Б. Данилович. – Режим доступу: http://vlp.com.ua/files/32_6.pdf.
6. Транспортно-експедиторська діяльність : навчальний посібник / С. Л. Литвиненко, Т. Ю. Габрієлова, П. О. Яновський, Г. І. Нестеренко. — Київ : Кондор, 2016. — 184 с.
7. Особливості транспортно-експедиторської діяльності України в умовах нестабільності ринку / К.М. Романенко // Економічні інновації: Зб. наук. пр. — Одеса: ПІРЕЕД НАН України, 2017. — Вип. 46. — С. 295-304.
8. Кородюк І.С., Прокоф'єва Т.А., Сергеев В.И. Регіональні транспортно-логістичні системи: проблеми формування і розвитку. - Харків.: Харківський національний економічний університет, 2013. – 265с.
9. Програма ТАСИС-95: Развитие сектора транспортного коридора. - Брюссель: ДР БТС "ТАСИС", 1995. 24с.
10. Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, 2003, www.neloc.net/reports/Best_Practice_Handbook.pdf
11. Ieva Meidute, The development and perspectives of logistics centers in Lithuania, Vilnius Gediminas Technical University, 2004.

12. Nestler S., Logistics Centres in Germany - experiences and tendencies, Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, Bremen/Dresden. Prezentacja dla POLLOCO 2003.
13. Private Participation in Infrastructure Projects Database // The World Bank Group – The Public-Private Infrastructure Advisory Faculty/ July 2008
14. Сергеев В.И., Прокофьева Т.А. Формат государственно-частного партнерства, как метод реализации инвестиционных проектов создания транспортно-логистических центров // Логистика и управление цепями поставок, 2010. № 1. С. 7—24.
15. Офіційний сайт ДП «Кюне і Нагель». [Електронний ресурс] - Режим доступу: www.kuehne-nagel.com.ua
16. Степанов А. Л. Еволюція портів і експедиторської діяльності - основа транспортної логістики / А. Л. Степанов // Експлуатація морського транспорту. 2007. № 4 (50). С. 6-9.
17. Top European Logistics Hubs, Q2, 2013 // URL: www.colliers.com/research.
18. The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains // International Transport Forum, Discussion Paper No. 2008-10. March, 2008. University of Antwerp, Belgium.
19. Rebitzer D. W. The European Logistics Market / D. W. Rebitzer // Europe Real Estate Yearbook, 2007.
20. Станков Ю. Транспортні осі Євросоюзу / Ю. Станков // BlackSeaTrans. 2006. № 3.
21. Мішина Л.А. Логістика: конспект лекцій. [Електрон. ресурс] / Л.А. Мішина. - Режим доступу: http://www.telenir.net/delovaja_literatura/logistika_konspekt_lekcii/index.php
22. Кизим А.А., Ченцова Т.А. Логістика і її принципи в сфері малого бізнесу // Наука і освіта: господарство і економіка; підприємництво; право і управління. 2013. №12 (43).
23. Будріна Е. Ланка в ланцюзі. Транспортно-експедиційні компанії // Грузавтоінфо. 2013. № 16 (182).

24. Аналітика. Порти України, 2015 року, №6. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://portsukraine.com>
25. Офіційний сайт портів України - Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/ru/>
26. Сервісна логістика в рекреаційному секторі [Текст]: [монографія] / Скоробогатова Т. М. Сімферополь: ДіАйПі 2010
27. Сумець, Олександр Михайлович Логістика автотранспортних систем: [монографія] / О. М. Сумець; Нар. укр. акад. Харків: Вид-во НУА, 2004-
28. Логістика підприємства. Складування [Текст]: навчальний посібник / С. Ф. Пилипчук –К.: Київський національний економічний університет, 2017
29. Транспортна логістика [Текст]: конспект лекцій: навчальний посібник для студентів очної та заочної форм навчання спеціальності 271501- "Будівництво доріг промислового транспорту" / М-во утворений Білгород: Вид-во БГТУ, 2015
30. Котляров І. Д. Альянс на ринку морських вантажоперевезень: вигоди і ризики для світової економіки. [Електронний ресурс] / Котляров І. Д. - Режим доступу: <http://mirtr.elpub.ru/jour/article/viewFile/210/398>
31. Е. А. Лебедев Логістика в автомобільному транспорті [Текст]: практикум / Миротин, Л. Б. - Харків: Фенікс, 2015
32. Логістика у видавничій справі [Текст]: навчальний посібник для студентів, які навчаються за програмою вищої освіти у напрямку 42.03.03 Видавнича справа / А. А. Нечитайло, А. А. Гнутова; Львів: Изд-во СГАУ, 2015
33. Борис Козир. Гострі проблеми морської галузі, які вимагають негайного вирішення. [Електронний ресурс] / Борис Козир - Режим доступу: http://cfts.org.ua/blogs/ostrye_problemy_morskoy_otrasli_trebuyuschie_ne_medlen_nogo_resheniya_193
34. Алексеева Е. С. Порівняльний аналіз сучасного стану та розвитку різних форм судноплавства. [Електронний ресурс] / Алексеева Е. С. - Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/v/sravnitelnyy-analiz-sovremennogo-sostoyaniya-i-razvitiya-razlichnyh-form-sudohodstva>

35. Анікін Б.А. Практикум з логістики: Навч. посібник.- 2-ге вид., перераб. і доп. / Под ред. Б.А. Анікіна.- Мн.: 2007.- 276 с.
36. Управління зовнішньоекономічною діяльністю: Навч. посібник / Под общ. ред. А.И. Кредисова. - К., 2014.
37. Бауерсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логістика: інтегрований ланцюг поставок. 2-е изд. / [Пер. з англ. М.М. Баришникової, Б.С. Пінскера] – Мн.: «Олімп-Бізнес», 2013.-640 с .
38. Глобальні ланцюги вартості: монографія / Г. В. Дугінець. – Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2018. – 412 с.
39. Савицька Г.В. Аналіз господарської діяльності підприємства: Підручник. - 3-е изд., Испр. і доп. – Х.: Наука, 2010. - 350 с.
40. Смирнов Е.А. Розробка управлінських рішень – К.: Техніка 2012. - 271с.
41. Соколов О.В., Солових М.М. Економічна теорія. Економіка: Навчальний посібник - Видавничо-торгова корпорація "Дашков і К", 2009. - 552 с.
42. Томпсон А.А., Стрікленд А. Дж. Стратегічний менеджмент. Мистецтво розробки і реалізації стратегії: Учень для вузів / Пер. з англ. під ред. Л.Г. Зайцева, М.І. Соколової. - К.: Техніка, 1998. - 576 с.
43. Фахутдінов Р.А. Стратегічний менеджмент: Підручник. - 5-е изд., Испр. і доп. МН.: Наука, 2010. - 448 с.
44. Лифиц І.М. Теорія і практика оцінки конкурентоспроможності товарів і послуг. – Х.: Фоліо, 2015. - 250 с.
45. Румянцева З. П., Саломатіна Н.А. Менеджмент організації. Навчальний посібник. – Х.: Фоліо, 2012. - 420 с.

ДОДАТОК А

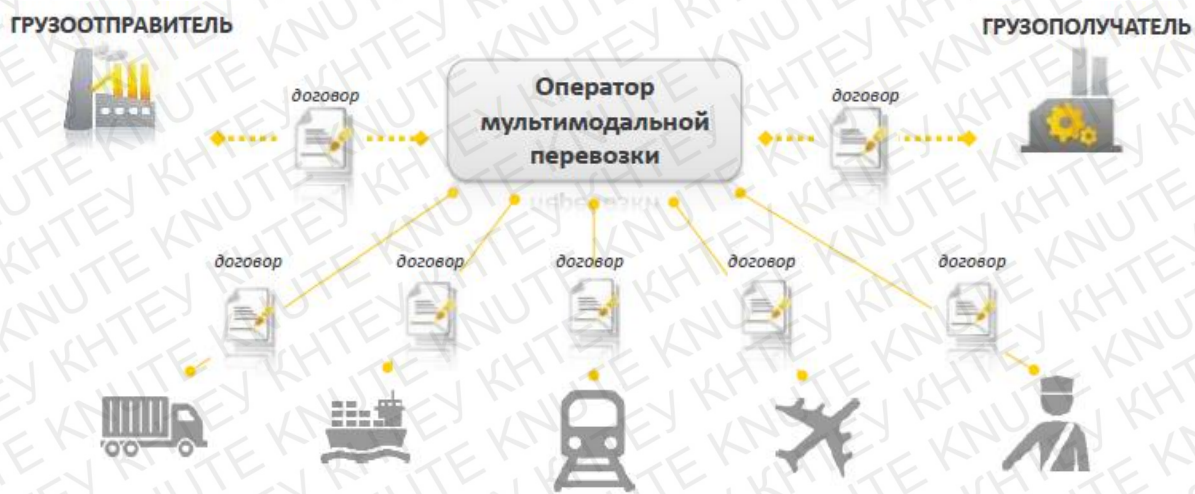


Рис. 1 - Схема мультимодального перевезення

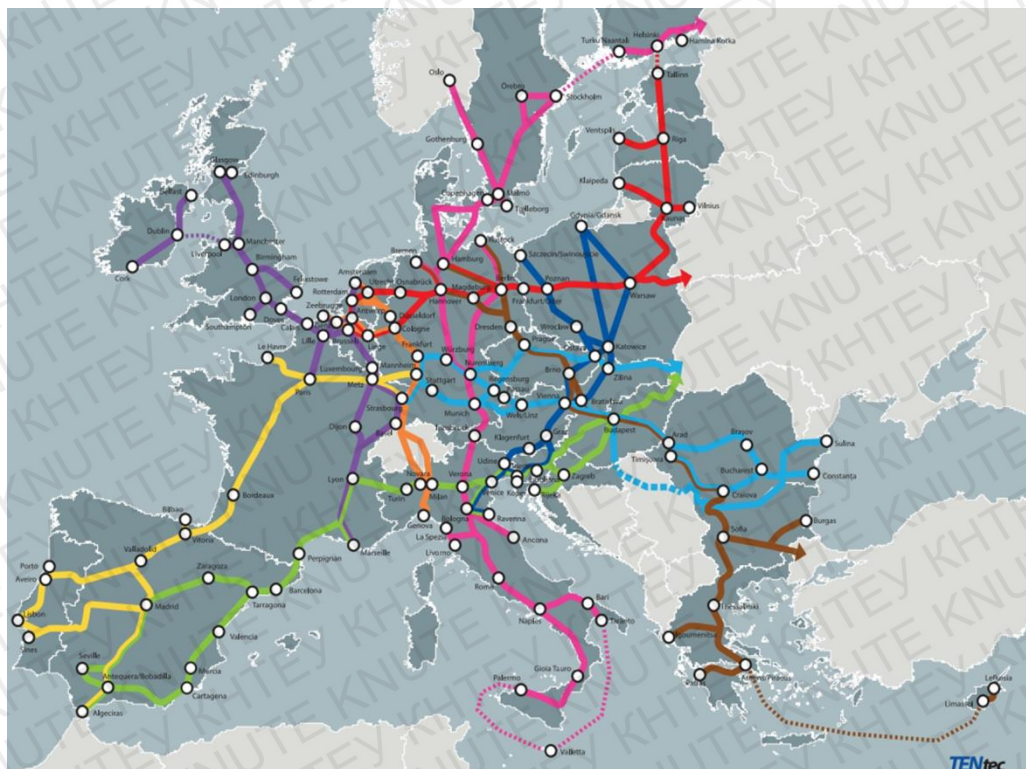


Рис. 2 - Транс'європейська мультимодальна мережа



Рис. 3 - Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T)

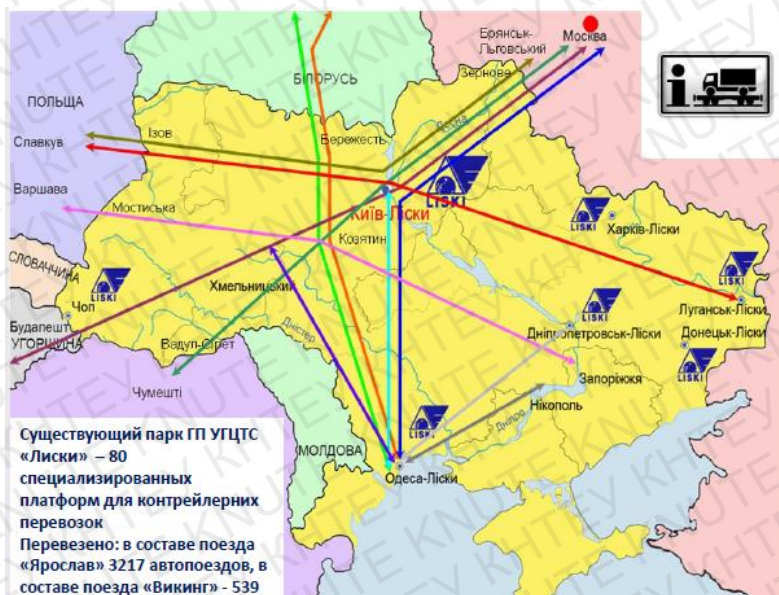


Рис. 4 - Потяги комбінованого транспорту оператора ДП УДЦТС «ЛІСКИ»



Рис. 5 - Пріоритетні жд і авто маршрути сполучні з ТЕН-Т

Актив	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
1	2	4	5	6	7	8
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи	1000	1254	854	264	256	125
первісна вартість	1001	956	246	263	269	145
накопичена амортизація	1002	253	268	264	153	95
Незавершені капітальні інвестиції	1005	2348	236	0	0	0
Основні засоби	1010	27569	28069	28904	25481	21985
первісна вартість	1011	456	123	123	56	23
знос	1012	154	85	165	168	20
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0	0	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:		0	0	0	0	0
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0	0	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	856	0	0	0	0
Відстрочені податкові активи	1045	543	83	0	190	0
Інші необоротні активи	1090	231	6	54	25	3

Усього за розділом I	1095	34620	29970	29240	26598	22396
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	1032	1101	1180	1011	1780
Поточні біологічні активи	1110	0	0	0	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1562	1456	1568	1523	2215
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130	523	549	465	356	486
за виданими авансами		235	152	246	213	323
з бюджетом	1135	288	397	219	143	163
у тому числі з податку на прибуток	1136	288	397	219	143	163
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	658	654	236	156	123
Поточні фінансові інвестиції	1160	155	668	352	468	556
Гроші та їх еквіваленти	1165	68	98	54	35	45
Витрати майбутніх періодів	1170	12	65	57	13	54
Інші оборотні активи	1190	65	65	15	54	32
Усього за розділом II	1195	4886	5602	4611	4115	5940
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0	0	0	0
Баланс	1300	39506	35572	33851	30713	28336

Пасив	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
1	2	4				
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	4654	4652	4653	4532	4562
Капітал у дооцінках	1405	2451	2654	2645	2654	2653
Додатковий капітал	1410	263	236	126	652	256
Резервний капітал	1415	125	153	65	23	32
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-456	-456	-462	-468	-458
Неоплачений капітал	1425	123	135	153	153	136
Вилучений капітал	1430	0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1495	7160	7374	7180	7546	7181
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення						
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	6841	5632	5465	6542	3542
Довгострокові кредити банків	1510	0	0	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	0	0	0	0	0
Довгострокові забезпечення	1520	0	0	0	0	0
Цільове фінансування	1525	135	153	156	165	135
Усього за розділом II	1595	6976	5785	5621	6707	3677
III. Поточні зобов'язання і забезпечення						
Короткострокові кредити банків	1600	15668	18654	15322	14562	14562
Поточна кредиторська заборгованість за:		11392	5729	7072	2743	4099
довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	0	0	0	0
товари, роботи, послуги	1615	6542	1553	3452	1035	1532
розрахунками з бюджетом	1620	2356	2026	1686	845	1268
у тому числі з податку на прибуток	1621	2356	2026	1686	845	1268

розрахунками зі страхування	1625	126	111	235	15	15
розрахунками з оплати праці	1630	12	13	13	3	16
Поточні забезпечення	1660	156	45	45	0	54
Доходи майбутніх періодів	1665	354	11	134	0	31
Інші поточні зобов'язання	1690	156	0	163	0	0
Усього за розділом III	1695	25370	22413	21050	16460	17478
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0	0	0	0
Баланс	1900	39506	35572	33851	30713	28336

I. Фінансові результати

Стаття	Код рядка	2014	2015	2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6	7
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	17601	17236	17257	21347	21736
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	14263	14023	13648	16033	17287
Валовий:						
прибуток	2090	1120	1160	1115	2374	293
збиток	2095	0	0	0	0	0
Інші операційні доходи	2120	250	284	299	1 480	253
Адміністративні витрати	2130	15	31	54	45	13
Витрати на збут	2150	654	24	458	54	15

Інші операційні витрати	2180	296	272	292	893	181
Фінансовий результат від операційної діяльності:						
прибуток	2190	1120	1160	1115	2374	293
збиток	2195	0	0	0	0	0
Дохід від участі в капіталі	2200	153	165	321	542	152
Інші фінансові доходи	2220	12	21	32	54	12
Інші доходи	2240	250	284	299	1 480	253
Фінансові витрати	2250	32	24	45	15	32
Втрати від участі в капіталі	2255	13	21	21	54	32
Інші витрати	2270	296	272	292	893	181
Фінансовий результат до оподаткування:						
прибуток	2290	1120	1160	1115	2374	293
збиток	2295	0	0	0	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	201,6	208,8	101	381	53
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0	0	0	0
Чистий фінансовий результат:						
прибуток	2350	918,4	951,2	1014	1993	240
збиток	2355	0	0	0	0	0