

**Київський національний торговельно-економічний університет**

**Кафедра світової економіки**

## **ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

**на тему:**

### **«ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ФІРМ»**

**(на матеріалах підприємства: «Кий Авіа Карго» м. Київ)**

Студентки II курсу, 1м групи,  
факультету міжнародної торгівлі  
і права, спеціальності 051  
«Економіка»  
спеціалізації «Міжнародна  
економіка»

Гринько Марії  
Костянтинівни

\_\_\_\_\_ *підпис*

Науковий керівник  
к.е.н., доцент  
кафедри світової економіки

Гринюк Наталія  
Андріївна

\_\_\_\_\_ *підпис*

Гарант освітньої програми  
к.е.н., професор кафедри  
світової економіки

Кудирко Людмила  
Петрівна

\_\_\_\_\_ *підпис*

Київ 2020

## АНОТАЦІЯ

Гринько Марія Костянтинівна. Організація міжнародної діяльності експедиторських фірм. На матеріалах підприємства: ТОВ «Кий Авіа Карго» м. Київ.

Випускна кваліфікаційна робота присвячена вивченню теоретичних засад та практичних особливостей організації транспортно-експедиторських фірм. Дослідження виконано на матеріалах підприємства: ТОВ «Кий Авіа Карго» м. Київ.

У роботі проведено комплексне ознайомлення з діяльністю підприємства: ТОВ «Кий Авіа Карго». Робота включає аналіз особливостей здійснення діяльності підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго» та визначення впливу ряду зовнішніх факторів на здійснення ним операцій з міжнародного експедирування вантажів.

На основі аналізу міжнародної діяльності експедиторських фірм розроблено пропозиції щодо їх удосконалення, обґрунтовано ефективність стратегій. В результаті проведеного дослідження визначено сутність та особливості міжнародної діяльності експедиторських фірм, проведено аналіз світового ринку транспортно-експедиторських послуг, обґрунтуванні напрями підвищення ефективності організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «Кий Авіа Карго» та здійснено прогнозну оцінку ефективності організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «Кий Авіа Карго».

**Ключові слова:** організація міжнародної діяльності, аналіз світового ринку, експедиторські фірми, транспортно-експедиторські послуги, оцінка ефективності, ефективність стратегій

## ANNOTATION

Maria Hryenko. Organization of international activity of freight forwarding companies. A case study of Kiy Avia Cargo Ltd, Kyiv.

The final qualifying work is focused on study of theoretical basis and practical peculiarities of freight forwarding companies work. Study is based on the work of Kiy Avia Cargo Ltd in Kyiv.

The work provides a comprehensive acquaintance with the activities of Kiy Avia Cargo Ltd. It includes the analysis of the peculiarities of the activity of Kiy Avia Cargo Ltd. and the determination of the influence of a number of external factors on the implementation of international freight forwarding operations.

Based on the analysis of the international activity of freight forwarding companies, proposals for their improvement have been developed and the strategies efficiency has been substantiated. As a result of the study, the essence and features of the international activities of freight forwarding companies were determined, the world market of freight forwarding services was analyzed, the directions of increasing the efficiency of the international activity of the freight forwarding company Kiy Avia Cargo Ltd were substantiated. Moreover, predictive assessment of international freight forwarding activities efficiency of Kiy Avia Cargo Ltd was made.

**Keywords:** organization of international activity, world market analysis, freight forwarding companies, freight forwarding services, efficiency assessment, strategies efficiency

## Зміст

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ФІРМ .....	6
1.1. Сутність та особливості міжнародної діяльності експедиторських фірм .....	6
1.2. Аналіз світового ринку транспортно-експедиторських послуг .....	13
Висновки до розділу 1 .....	21
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ФІРМИ ТОВ «КИЙАВІА КАРГО» .....	22
2.1. Оцінка факторів впливу зовнішнього середовища на організацію міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго» .....	22
2.2. Аналіз ефективності міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго» .....	35
Висновки до розділу 2 .....	49
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ФІРМИ ТОВ «КИЙАВІА КАРГО» .....	45
3.1. Напрями підвищення ефективності організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго» .....	45
3.2. Прогнозна оцінка ефективності організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго» .....	54
Висновки до розділу 3 .....	59
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	60
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	63
ДОДАТКИ	

## ВСТУП

**Актуальність дослідження** полягає у тому, що транспортно-експедиторські послуги є важливим елементом сфери міжнародного товарного обігу. Забезпечення міжнародної економічної діяльності підприємств у торгівлі товарами визначається в значній мірі наявною логістичною інфраструктурою та системою транскордонних перевезень. Витрати на доставку і переміщення товарів займають також досить значну частку у обсягах вартості зовнішньоторговельного обороту багатьох секторів економіки. Міжнародні транспортно-експедиторські операції в сучасних умовах потребують удосконалення підходів до управління ними та організації логістичних інформаційних систем. Важливість теми дослідження посилюється наслідками пандемії COVID-19, внаслідок якої зросла напруженість у міжнародних транспортних потоках, що вимагає пошуку альтернативних шляхів та інструментів оптимізації міжнародних транспортно-експедиторських операцій.

**Рівень дослідженості теми.** У процесі аналізу наукової літератури було виявлено, що найбільш інформативними джерелами у сфері досліджень організації міжнародної діяльності експедиторських фірм є праці таких науковців як Залізнюк В.П., Козак Ю.Г., Марценюк Л.В., Мельник О.Г., Тодошук А.В., Муқан О.В., Охота В., Петренко О.І. Дереповська Т.В., Чебан О.Ю. тощо. Однак, подальшого вивчення потребують питання удосконалення міжнародних експедиторських операцій в умовах сучасних глобальних викликів.

**Метою** випускної кваліфікаційної роботи є вивчення теоретичних засад та практичних особливостей організації міжнародної діяльності транспортно-експедиторських фірм.

Для досягнення мети в роботі визначено такі **завдання**:

- визначити сутність та особливості міжнародної діяльності експедиторських фірм ;
- провести аналіз світового ринку транспортно-експедиторських послуг;

- здійснити оцінку факторів впливу зовнішнього середовища на організацію міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго»;
- провести аналіз ефективності міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго»;
- обґрунтувати напрями підвищення ефективності організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго»;
- здійснити прогнозну оцінку ефективності організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго».

**Об'єктом дослідження** є процес організації міжнародної діяльності транспортно-експедиторських фірм

**Предметом дослідження** є особливості організації міжнародної діяльності транспортно-експедиторської компанії ТОВ «КийАвіа Карго».

**Методи дослідження.** Дослідження виконувалася за допомогою загальнонаукових методичних прийомів: аналіз, синтез, індукція і дедукція; економіко-статистичних методів: порівняння, групування, аналіз динамічних рядів, графічний метод. Обробка інформаційного забезпечення здійснювалась з використанням сучасних інформаційних технологій і програм.

**Інформаційна база дослідження.** Інформаційною основою дослідження стала чинна нормативно-правова база, офіційні матеріали Державного комітету статистики України, Державної митної служби України, монографічні дослідження, матеріали міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференцій, дослідження вітчизняних та зарубіжних науковців, опубліковані в спеціальних літературних джерелах.

**Практичне значення проведеного дослідження** полягає у тому, що його результати та розроблені пропозиції можуть бути використані у практичній діяльності підприємства ТОВ «КийАвіа Карго» в напрямку удосконалення його зовнішньоекономічної діяльності.

**Апробація результатів дослідження.** За результатами проведеного дослідження було підготовлено наукову статтю на тему «Особливості

організації міжнародної діяльності транспортно-експедиторських фірм» і опубліковано у збірнику наукових праць студентів КНТЕУ.

**Структура дипломної роботи.** Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаної літератури із 13 джерел та додатків.

Загальний обсяг роботи становить 53 с.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ФІРМ

#### 1.1. Сутність та особливості міжнародної діяльності експедиторських фірм

Розкриваючи тему питання, варто спочатку звернути увагу на трактування змісту міжнародної економічної діяльності експедиторських фірм. Експедиторські компанії займаються переважно міжнародними перевезеннями, проте іноді вони можуть надавати й інші, супутні, послуги. Міжнародна економічна діяльність експедиторських компаній зосереджена переважно на наданні послуг з організації транспортних перевезень вантажів та їх супроводження, включаючи документальне оформлення логістичних операцій. Характеризуючи зміст міжнародної діяльності експедиторських компаній, варто звернути увагу на підходи різних авторів (табл. 1.1).

*Таблиця 1.1*

#### Деякі наукові підходи до визначення змісту міжнародної діяльності експедиторських компаній

<i>Автор</i>	<i>Визначення</i>
Мельник О.Г., Тодощук А.В., Муқан О.В. [4]	Переміщення вантажів або пасажирів, яке здійснюється за допомогою будь-якого виду транспорту, якщо таке переміщення має міжнародний характер: місце відправлення та місце призначення знаходяться на території різних країн або саме переміщення здійснюється на території іноземної країни, а також інші аналогічні ситуації.
Петренко ОІ., Дереповська Т.В. [6]	Доставка вантажів та пасажирів на територію іноземної країни, що може мати місце у двох різних за своїми юридичними умовами ситуаціях: а) при відсутності угоди щодо міжнародного сполучення; б) при наявності двосторонньої або багатосторонньої угоди щодо даного питання.
Козак Ю.Г. [2], Марценюк Л.В. [3]	Перевезення, які, здійснюються між двома та більше країнами, а також виконуються на умовах, встановлених міжнародними угодами. При цьому слід мати на увазі й ту обставину, що сполучення між країнами можуть практично здійснюватися й без укладення міжнародних угод, а на підставі норм внутрішнього права.

продовження табл. 1.1

<i>Автор</i>	<i>Визначення</i>
Охота В. [5], Чебан О.Ю. [7]	Міжнародним перевезенням вважається перевезення вантажів і пасажирів між двома чи кількома державами, що виконується на умовах, встановлених міжнародними угодами (транспортними конвенціями), укладеними цими державами, особливістю яких є обов'язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн.
Залізнюк В.П. [1]	Перевезення між двома і більше країнами. Здійснюючи міжнародні операції міжнародного експедирування, перевізники надають власникам вантажу транспортні послуги, що є специфічним товаром міжнародної торгівлі.

\*Джерело: складено автором за [1-7]

Виходячи з вищевикладеного можна узагальнити, що міжнародна економічна діяльність експедиторських компаній передбачає здійснення операцій з переміщення вантажів на території різних країн. При цьому міжнародні транспортні перевезення можуть бути охарактеризованими такими нормативами як швидкість та мобільність. Наприклад, автомобільний транспорт порівняно з морським і залізничним, має обмежену кількість вантажу, яка перевозиться [6]. Експедиторські операції в процесі здійснення зовнішньоторговельних операцій характеризується наступними сутнісними ознаками:

- є процесом, тобто передбачає певну послідовність реалізації заходів з переміщення вантажів;
- має ознаки механізму, оскільки передбачає наявність певних елементів для здійснення міжнародних перевезень, в якості яких виступають ресурси підприємств транспортної інфраструктури;
- має транскордонний характер, тобто вантажі перетинають митний кордон.

Зміст і обсяг міжнародних економічних операцій у процесі діяльності експедиторських фірм визначаються умовами поставки товарів в договорах купівлі-продажу (базис поставки) і характером перевезень вантажів між



різними країнами. Характер операцій міжнародного експедирування - це сукупність відмінних рис і особливостей транспортних та логістичних процесів під час здійснення міжнародної економічної діяльності, що класифікуються за певною суттєвою ознакою [3].

Розглянемо ознаки класифікації і види операцій міжнародного експедирування (рис. 1.1).

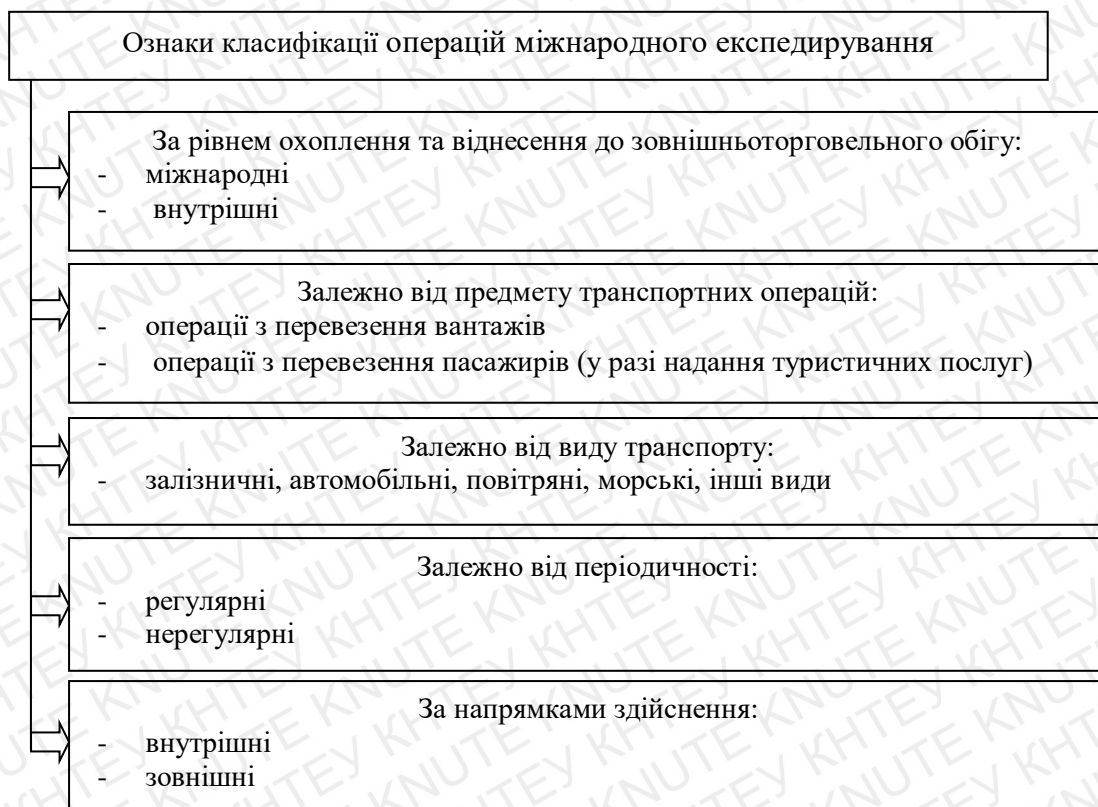


Рис. 1.1. Ознаки класифікації і види операцій міжнародного експедирування

\*складено на основі [3]

Операція міжнародного експедирування вказує на її характер (експорт або імпорт). Вона може збігатися за місцем і часом з процесом міжнародного переміщення вантажу в разі укладення міжнародного договору перевезення і експедирування товару з пункту відправлення товару в одній країні в пункт призначення в іншій. При цьому така операція повинна бути оформлена міжнародними транспортними документами [1].

Операція міжнародного експедирування може частково не збігатися у часі з міжнародним переміщенням вантажу в разі, якщо експортний або імпортний

вантаж доставляється від постачальника до прикордонного або іншого пункту і навпаки за внутрішніми документами. Наприклад, експортний товар може бути завезений в морській або річковий порт автомобільним транспортом по внутрішній накладній [7].

Варто відмітити при цьому, що операції міжнародного експедирування не завжди можуть стосуватися зовнішньоторговельних операцій. До таких операцій належать також перевезення вантажів іноземних власників, які здійснюються транзитом через територію країни (транзитні перевезення) або на морських і річкових суднах між іноземними портами, повітряним транспортом через територію інших країн. Міжнародними, але не зовнішньоторговельними вважаються перевезення вантажів некомерційного характеру, наприклад виставкових та ярмаркових вантажів, обладнання для кінозйомок, спортивного обладнання для участі в змаганнях та ін., а також гуманітарної допомоги.

Розглянемо види міжнародних перевезень вантажів, при яких здійснюється надання міжнародних експедиторських послуг. Перевезення поділяються на різного виду відповідно до типу транспорту, який використовується для переміщення товарів. На сьогодні в міжнародній торгівлі найбільш поширеними є перевезення залізничним, морським та автомобільним транспортом. В деяких регіонах планети особлива роль відводиться трубопроводному транспорту, зокрема при експедируванні нафти та газу. За характером предметної сфери перевезень вони поділяються на вантажні, пасажирські та багажні. У практиці міжнародної торгівлі домінуючими є вантажні перевезення. За регулярністю перевезення можуть бути класифіковані на регулярні та нерегулярні [5].

Важливо відмітити, що організація транспортних перевезень у процесі здійснення зовнішньоторговельних операцій передбачає формування певного комплексу бізнес-процесів внутрішнього та зовнішнього характеру. До бізнес-процесів внутрішнього характеру, що здійснюються учасниками зовнішньоторговельних операцій, відносяться формування внутрішньої карти маршрутів та графіка перевезень, розробка плану щодо здійснення витрат на

перевезення, підготовка товаросупровідної документації, розрахунок транспортної складової у вартості товару виходячи з оптимального маршруту, типу транспорту, тощо.

Зовнішні бізнес-процеси включають операції, що пов'язані з організацією взаємовідносин між підприємствами та організаціями, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, і транспортними компаніями, тобто коли продавці або покупці вступають в певні взаємовідносини з транспортними організаціями. До зовнішніх операцій належать: укладення угод на доставку вантажів, узгодження умов експедирування, тощо [2].

У процесі організації операцій міжнародного експедирування важливу увагу слід звернути на форми перевізних документів, які визначаються видом транспорту а точніше, тими нормативними актами (внутрішніми або міжнародними), відповідно до яких укладаються договори перевезення вантажів (зокрема Європейська Угода про міжнародні автомагістралі від 15.11.1975 [10], Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14.11.1975[11], Конвенція про дорожній рух від 08.11.1968[12]. На залізничному, автомобільному та річковому транспорті основним перевізним документом є накладна. На морському транспорті перевезення може бути оформлене за коносаментом, чартером або, рідше, за накладною. Документами повітряного перевезення є накладна і чартер. При змішаних перевезеннях нормативні форми перевізних документів не встановлені, однак найчастіше оформлюється так званий наскрізний коносамент, що покриває весь маршрут експедирування вантажу [6].

Найчастіше операції міжнародного експедирування виконуються перевізниками - фірмами, основним видом діяльності яких є експедирування вантажів; експедиторами - транспортними посередниками, основним видом діяльності яких є виконання послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів; операторами змішаного перевезення - фірмами, які беруть на себе зобов'язання з доставки вантажу декількома видами транспорту через кілька пунктів перевалки і зберігання, але за одним договором на виконання всіх послуг.

Рідше операції міжнародного експедирування виконують транспортні посередники - агенти, брокерські фірми, лізингові компанії та ін. Бувають випадки, коли операції міжнародного експедирування здійснюють самі учасники зовнішньоторговельної угоди - продавці або покупці. Однак при цьому вони виступають і як перевізники, і як експедитори, і як оператори, які обслуговують власний зовнішньоторговельний товарообіг [7].

Операції міжнародного експедирування можуть здійснюватися в різних пунктах: на складі виробника товару, у продавця, на митному терміналі, в пункті відправлення, під час перевезення вантажу, в пунктах перевалки вантажу з одного виду транспорту до іншого, на прикордонних пунктах, в портах, аеропортах, у покупця, у фактичного одержувача товару.

Зовнішня торгівля учасників міжнародної економічної діяльності може бути ефективною тільки за наявності якісного експедиторського обслуговування насамперед транспортними та експедиторськими організаціями. Постачальники і замовники продукції, продавці і покупці, посередницькі організації при здійсненні зовнішньоторговельних операцій вступають в комерційні відносини.

Негативні враження про співпрацю з українськими суб'єктами господарювання часто виникають у їх іноземних контрагентів через неможливість доставки товару автомобільними транспортними засобами з огляду на їх невідповідність міжнародним стандартам, насамперед екологічним у країнах ЄС. У випадках потреби у експедируванні вантажів морем негативний досвід партнери по експортно-імпортних угодах можуть отримати через застарілість морських суден, неоптимальну їх структуру за типами (відчувається гостра нестача контейнеровозів, балкерів та танкерів, попит на які постійно зростає), недосконалість технічної бази вітчизняних портів, в результаті чого спостерігається низький рівень портового обслуговування, незадовільний технічний стан обладнання складських приміщень, що не

забезпечує належних умов зберігання вантажів, недостатню кількість та застарілість навантажувально-розвантажувальної техніки, тощо [4].

Шкодить міжнародному економічному іміджу України і низький рівень впровадження прогресивних технологій перевезення, інтермодальних та мультимодальних. Параметри транспортної складової міжнародного економічного іміджу країни необхідно аналізувати і з точки зору формування уявлень нерезидентів, які є не просто однією із сторін зовнішньоекономічного договору, а мають намір здійснювати діяльність в якості операторів ринку транспортних послуг цієї країни. У цьому сенсі особливого значення набуває аналіз економічних умов діяльності транспортних підприємств, які визначають її рентабельність. Економічні фактори транспортної діяльності лежать у площині тарифної, інвестиційної та податкової політики у сфері транспорту [4].

На нашу думку, у процесі експедиторського обслуговування у міжнародній економічній діяльності вітчизняних підприємств варто виділити такі напрямки:

- використання сучасних методів управління логістичними операціями, зокрема перехід від крос-докінгової до брейк-балкової системи комплектування вантажів на транзитних складах;

- впровадження сучасних інформаційних логістичних систем, які включають можливості повного контролю переміщення транспортних засобів з урахуванням можливостей прогнозування їх маршрутів за змінних умов;

- використання штучного інтелекту та технологій Big-Data для комплексу аналізу різних ситуацій в роботі транспорту з метою оптимізації бізнес-процесів у процесі здійснення міжнародних транспортних операцій.

Отже, міжнародна економічна діяльність експедиторських компаній передбачає здійснення операцій з переміщення вантажів на території різних країн. При цьому міжнародні транспортні перевезення можуть бути охарактеризованими такими нормативами як швидкість та мобільність. Формування систем логістики в межах надання послуг з міжнародних експедиторських операцій передбачає ряд наступних особливостей: контроль за

оформленням вантажу, в т.ч. дотримання усіх необхідних процедур для завантаження; необхідність дотримання митних формальностей на кордоні при перетині вантажу митної території інших країн; витримування встановлених часових графіків та маршрутів щодо переміщення вантажів.

## 1.2. Аналіз світового ринку транспортно-експедиторських послуг

Експедиторські послуги вже тривалий час залишаються однією з провідних ланок світового ринку послуг. У розрізі останніх чотирьох років їхня частка в світовому експорті послуг варіювалась від 18,5% у 2013 р. до 17,1% у 2018 р. Статистичні дані показують, що обсяг торгівлі транспортно-експедиторськими послугами тривалий час коливався, що ілюструють показники світового експорту послуг у період з 2013 по 2018 рр. (рис. 1.2).

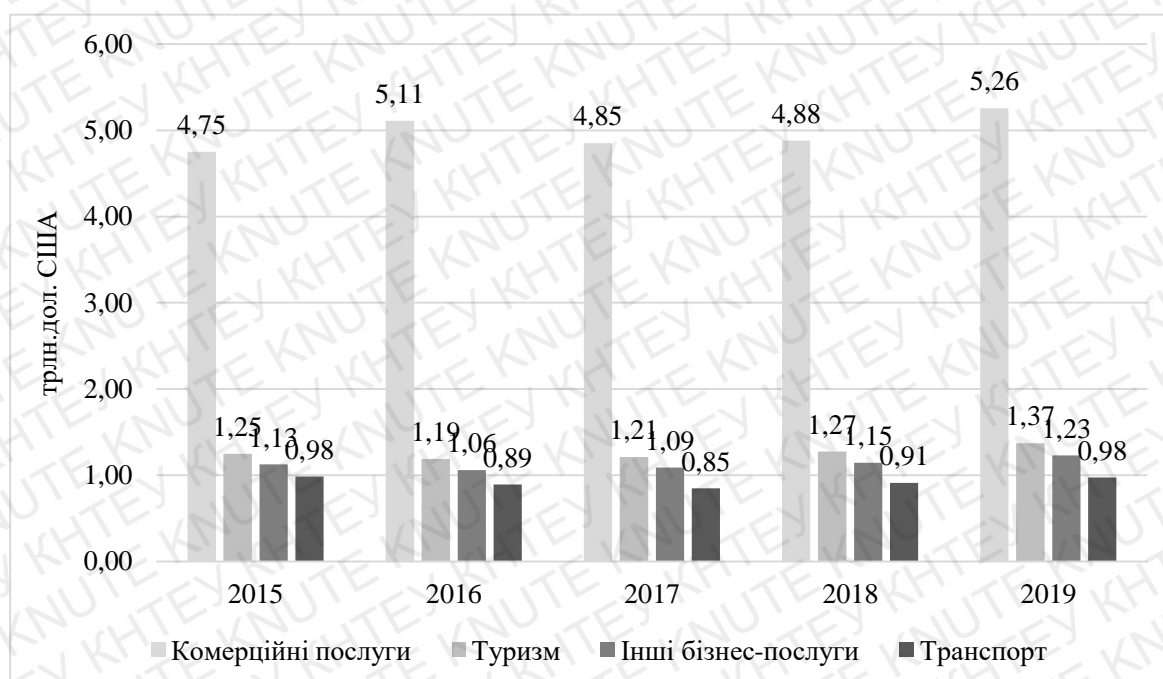


Рис. 1.2. Обсязи світового експорту послуг за видами у 2015-2019 рр.(трлн. дол. США)

\*Джерело: [9]

Із рис. 1.2 видно, що найбільшу частку на ринку послуг наразі має туризм, загальний обсяг експорту якого становить у межах 1,19-1,372 трлн. дол. США,

друге місце посідають інші бізнес-послуги, як їх класифікує Міжнародна організація UITP (UnionInternationale des Transports Publics), з обсягом 1,06-1,23 трлн. дол. США, а третє безпосередньо належить транспортно-експедиторським послугам, які становлять 0,850-0,984 трлн. дол. США. Найбільш вдалим був 2015 рік, коли обсяг транспортно-експедиторських послуг становив 0,984 трлн. дол. США. В 2016-2017 рр. спостерігався спад, який закінчився в 2018 р., коли відбувся досить суттєвий приріст експорту в розмірі близько 50 млрд. дол. США за рік.

Із акумульованих UITP даних видно, що наразі загальний обсяг торгівлі транспортно-експедиторськими послугами зріс на 7,1% порівняно з минулим роком (рис. 1.3).



Рис. 1.3 Динаміка світових обсягів експорту транспортно-експедиторських послуг у 2015-2019 рр.

\*Джерело: [9]

З рис. 1.3.можемо бачити, що найбільший приріст експорту транспортно-експедиторських послуг спостерігався в 2018 році і становив 9,5%. Найменший показник - у 2016 р., коли експорт транспортно-експедиторських послуг

знизився на 9,3%. В 2019 р. приріст знизився, проте все ще тримається на високому рівні порівняно з періодом 2016-2017 рр.

Загальна частка транспортно-експедиторських послуг у структурі світового ринку послуг поступово знижується (рис. 1.4). Це пояснюється стрімким нарощенням потужностей таких сфер, як туризм та інші бізнес-послуги, які за останній рік зросли на 7,8% кожна. В той самий час темпи зростання експорту транспортно-експедиторських послуг, виходячи із даних попереднього рисунка, повільніші. Частка транспорту в структурі світового експорту послуг в 2018 р. становила 17,1%.

На рисунку видно, що з 2015 по 2017 роки відбувалось поступове зниження частки транспортно-експедиторських послуг у світовому експорті послуг, яке в 2018 р. змінилось на ріст у розмірі 0,3%. Найбільша частка в цей період спостерігалась у 2015 р. і становила 18,7% від загального обсягу експорту послуг. У 2019 році частка міжнародних експедиторських послуг складала 11,0%.

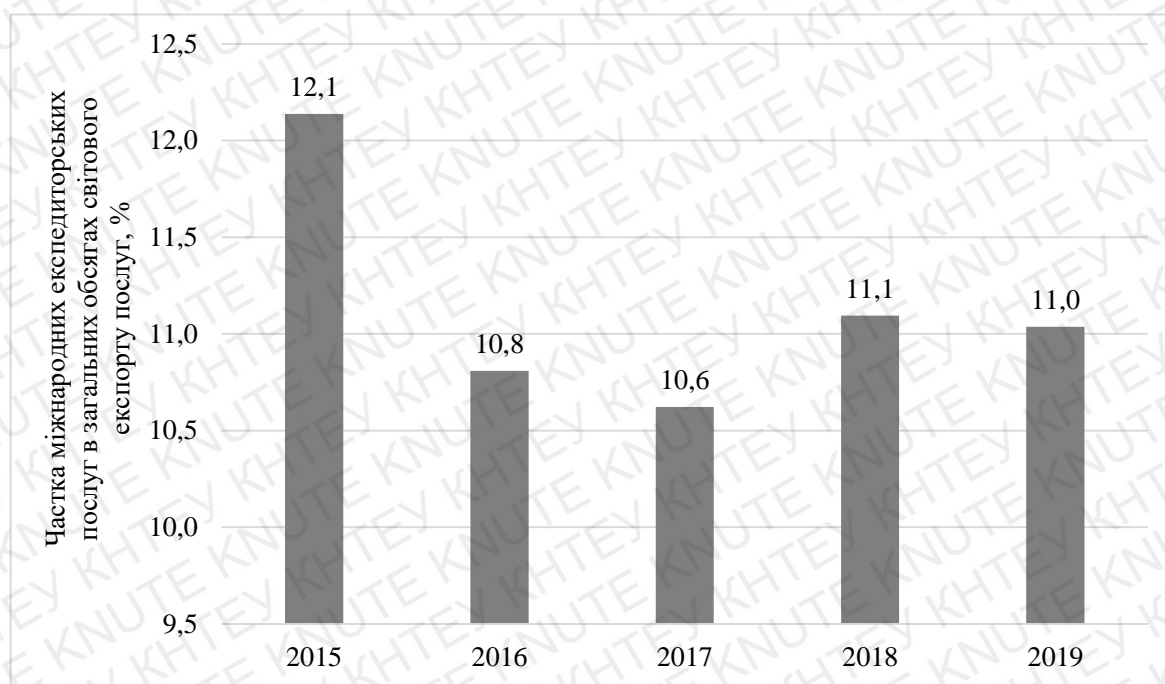


Рис. 1.4. Частка міжнародних транспортно-експедиторських послуг у загальному світовому експорті послуг у 2015-2019 рр., %

\*Джерело: [9]



Важливо також розглянути структуру торгівлі транспортно-експедиторськими послугами у розрізі їх видів. Для цього УІТР при акумулюванні статистичних даних поділив увіоперації з транспортування вантажів на такі види, як повітряний, водний, вантажний, інші види транспорту, крім водного та повітряного (мається на увазі сухопутний транспорт), а також окремо виділяються поштові та кур'єрські послуги.

Розподіл між цими ланками є досить нерівномірним і проілюстрований на рис. 1.5.

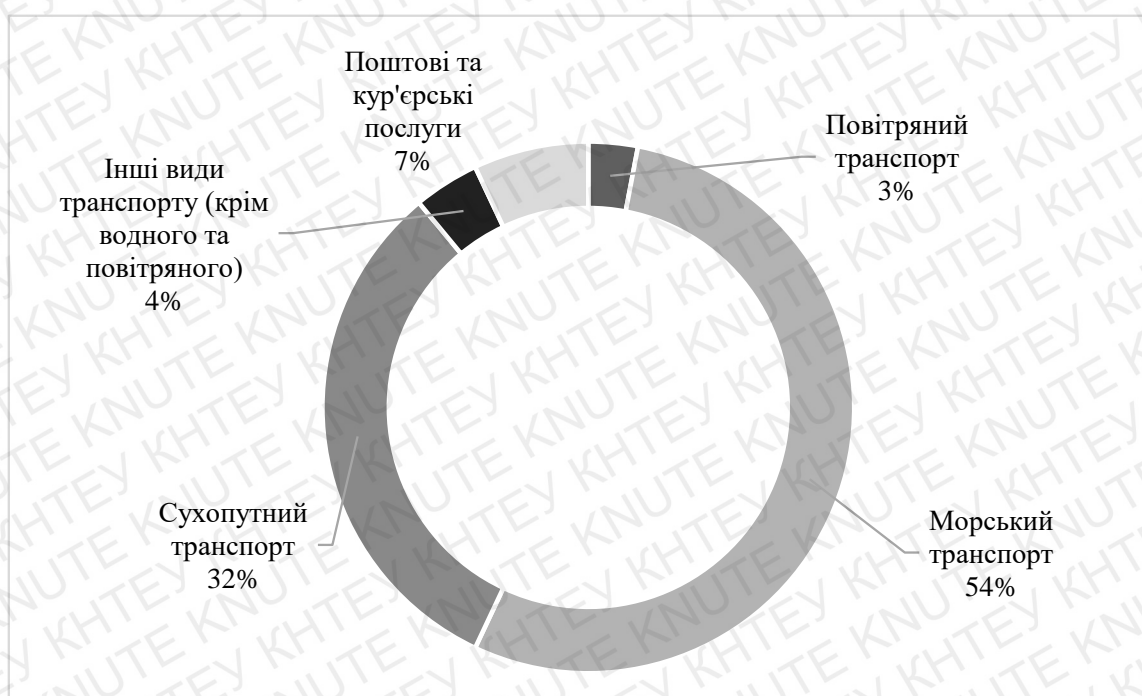


Рис. 1.5. Частка окремих видів транспорту в загальному обсязі експорту транспортно-експедиторських послуг у світі за 2015-2019 рр., %

\*Джерело: [9]

На рис. 1.5 показано, що найбільша частка міжнародних транспортно-експедиторських послуг припадає саме на морський транспорт, а саме -54% від загального обсягу. Наступний за обсягами -сухопутний транспорт (переважно автомобільний та залізничний), який становить 32% від загального обсягу експортованих послуг. На поштові та кур'єрські послуги припадає 7% експортованих послуг. Найменша частка (3%) припадає на повітряний транспорт.

Найбільшими експортерами транспортно-експедиторських послуг у 2015-2019рр. були такі країни, як США, ФРН, Франція, Сінгапур та Великобританія. До числа найбільших імпортерів увійшли США, Китай, ФРН, Індія та Франція. Їхні показники торгівлі транспортно-експедиторськими послугами зображені на рис. 1.6.3 рисунка можна зробити висновок, що найбільшим світовим експортером та імпортером транспортно-експедиторських послуг є США, які постачають транспортно-експедиторські послуги на світовий ринок на суму 86 млрд. дол. США і в той самий час імпортують на суму 111 млрд. дол. США.

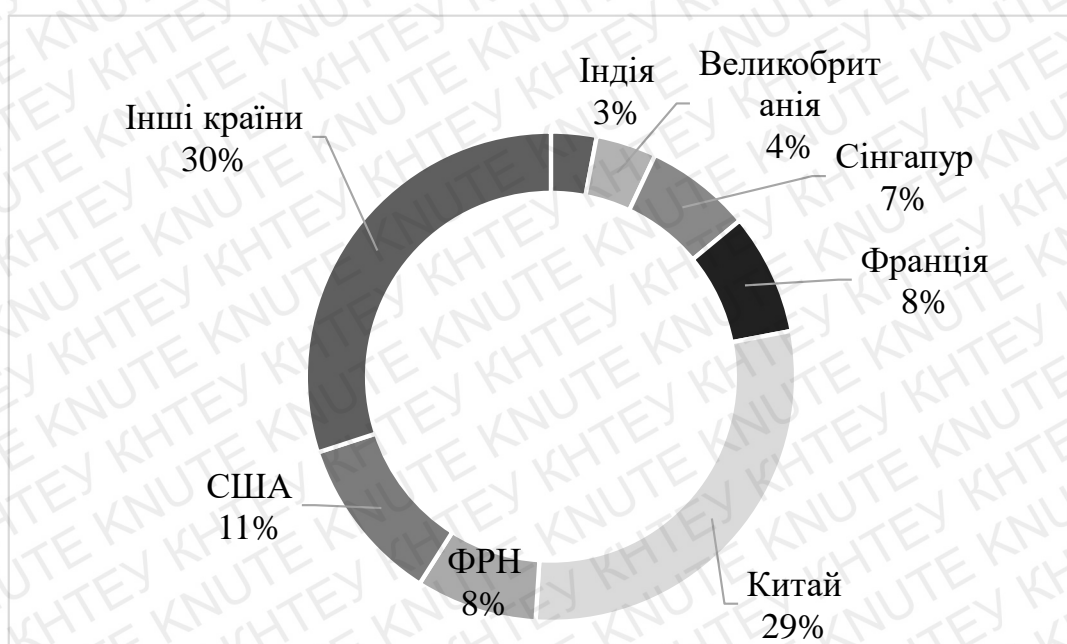


Рис. 1.6. Найбільші країни-імпортери та експортери транспортно-експедиторських послуг у 2015-2019 рр., %

Джерело: [9]

Серед усіх наведених країн лише одна є експортером послуг, тобто експортує більше, ніж імпортує, - Великобританія. Обсяг експорту транспортно-експедиторських послуг країни сягнув 37 млрд. дол. США, а імпорт -30 млрд. дол. США.

Характеризуючи особливості світового ринку транспортно-експедиторських послуг, варто також розглянути показники, що відображають участь України у ньому.

Показники, що характеризують динаміку вартісних обсягів здійснення міжнародних транспортно-експедиторських операцій в Україні, наведено у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

**Показники, що характеризують динаміку вартісних обсягів здійснення транспортно-експедиторських послуг в Україні у 2015-2019 рр.**

Показники	Роки					Приріст, %	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019 / 2018	2019 / 2015
Обсяги міжнародних транспортно-експедиторських операцій, млн.дол.США	5981	6384	6894	7078	7529	6,4	25,9
- в т.ч. при експорті	4932	5264	5718	5769	6101	5,8	23,7
- в т.ч. при імпорті	1049	1120	1176	1309	1428	9,1	36,1
Загальний обсяг експорту-імпорту послуг, млн.дол	13741	14936	15806	15740	15981	1,5	16,3

\*складено за даними Державної служби статистики[8]

Як свідчать дані табл. 1.2, у 2015 році обсяг міжнародних транспортно-експедиційних послуг в Україні становив 5981 млн.дол., в тому числі 4932 млн.дол склали експедиційні послуги при експорті і 1049 млн.дол – експедиційні послуги при імпорті товарів.

У 2019 році порівняно з 2015-м роком відбулося зростання обсягу міжнародних транспортно-експедиційних послуг на 25,9%, в тому числі на 23,7% зросли вартісні обсяги міжнародних транспортно-експедиційних послуг при експорті і на 36,1% - при імпорті. Для порівняння, обсяг зовнішньої торгівлі усіма видами послуг у 2015-2019 рр. збільшився на 16,3%. Таким чином, можемо зробити висновки про те, що міжнародна транспортно-експедиційна діяльність розвивалися активніше порівняно з середньо-економічними тенденціями, зокрема у сфері експорту товарів та імпорту товарів. Це також пояснюється активізацією міжнародної торгівлі України з країнами ЄС, що супроводжувалося зростанням обсягу експорту [37].

Важливим показником, що характеризує роль міжнародних транспортно-експедиційних послуг у формуванні міжнародної економічної діяльності суб'єктів господарювання в економіці України, є частка міжнародних транспортних послуг в структурі загальних обсягів зовнішньої торгівлі послугами (рис. 1.7). У 2016 році на міжнародні транспортно-експедиторські послуги припадало 43% від загального обсягу міжнародної торгівлі послугами в межах економіки України. У 2017 році даний показник зріс до 44%, а у 2018 році – до 45%, у 2019 році – 47,1%.

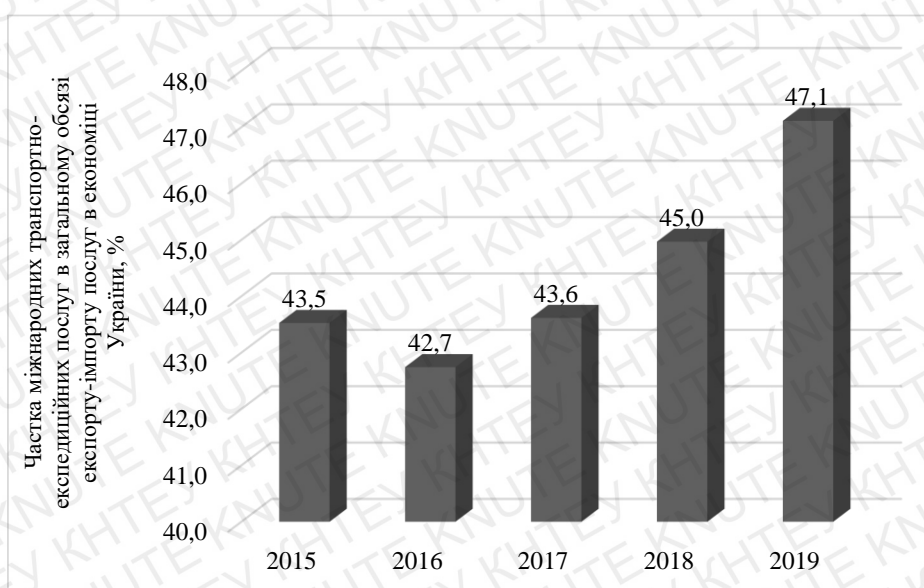


Рис. 1.7. Частка міжнародних транспортно-експедиційних послуг в загальному обсязі експорту-імпорту послуг в економіці України у 2015-2019 рр., %

\*складено за даними Державної служби статистики [8]

Зростання частки послуг з міжнародних перевезень в загальних обсягах зовнішньої торгівлі послугами зумовлено дією двох факторів: 1) зростання фізичних обсягів надання послуг (розширення вантажопотоків); 2) зростання вартості послуг перевезення [8].

Глобалізація як явище має своїм проявом виникнення на ринку транспортно-експедиторських послуг численних міжнародних проектів, які об'єднують суб'єктів господарювання з різних країн для досягнення тієї чи іншої спільної мети. Такі спільні ініціативи сприяють поліпшенню транспортно-експедиторських сполучень між державами і зближують навіть

найвіддаленіші регіони світу.Що стосується України, то ринок транспортно-експедиторських послуг держави диверсифікований з перевагою транзиту природного газу, який охоплює близько 50% ринку. В країні спостерігаються значні позитивні зрушення в сфері автомобільних та авіап перевезень з одночасним скороченням у сфері залізничних перевезень, які зумовлені низкою адміністративних проблем.

У перспективі розвиток ринку транспортно-експедиторських послуг буде формуватись навколо новітніх досягнень технічного прогресу. Існуючі наразі недоліки галузі будуть виявлятися у тенденціях щодо подальшої комп'ютеризації та діджиталізації. Серед провідних технологій, які можуть бути впроваджені в процес експедирування, можна виділити інтелектуальні транспортно-експедиторські системи, технологію блокчейн, штучний інтелект і т.д. Загалом транспортно-експедиторській сфері будуть притаманні автоматизація всіх процесів шляхом модернізації вже існуючих базових технологій.

Можливою буде подальша економічна експансія з боку КНР, яка відбувається через глобальну ініціативу «Один пояс - один шлях», або «Новий шовковий шлях». Країна інвестує в Африку та Близький Схід, а також збільшує свої інвестиції в дороги, порти, залізничні лінії сполучення та мости. Розвиток глобальних торговельних шляхів є одним із кроків до посилення позицій Китаю на ринку транспортно-експедиторських перевезень та економічного зближення з країнами ЄС.

Отже, найбільший приріст експорту транспортно-експедиторських послуг спостерігався в 2018 році і становив 9,5%. Найменший показник - у 2016 р., коли експорт транспортно-експедиторських послуг знизився на 9,3%. В 2019 р. приріст знизився, проте все ще тримається на високому рівні порівняно з періодом 2016-2017 рр. Найбільшими експортерами транспортно-експедиторських послуг у 2015-2019рр. були такі країни, як США, ФРН, Франція, Сінгапур та Великобританія. До числа найбільших імпортерів увійшли США, Китай, ФРН, Індія та Франція. Найбільша частка міжнародних

транспортно-експедиторських послуг припадає саме на морський транспорт, а саме -54% від загального обсягу.

### **Висновки до розділу 1**

Отже, виходячи результатів дослідження можемо зробити такі висновки:

Зміст і обсяг міжнародних економічних операцій у процесі діяльності експедиторських фірм визначаються умовами поставки товарів в договорах купівлі-продажу (базис поставки) і характером перевезень вантажів між різними країнами. Характер операцій міжнародного експедирування - це сукупність відмінних рис і особливостей транспортних та логістичних процесів під час здійснення міжнародної економічної діяльності, що класифікуються за певною суттєвою ознакою. Формування систем логістики в межах надання послуг з міжнародних експедиторських операцій передбачає ряд наступних особливостей: контроль за оформленням вантажу, в т.ч. дотримання усіх необхідних процедур для завантаження; необхідність дотримання митних формальностей на кордоні при перетині вантажу митної території інших країн; витримання встановлених часових графіків та маршрутів щодо переміщення вантажів.

Найбільшими експортерами транспортно-експедиторських послуг у 2015-2019рр. були такі країни, як США, ФРН, Франція, Сінгапур та Великобританія. До числа найбільших імпортерів увійшли США, Китай, ФРН, Індія та Франція. Найбільша частка міжнародних транспортно-експедиторських послуг припадає саме на морський транспорт, а саме -54% від загального обсягу.

## РОЗДІЛ 2

### ОЦІНКА ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ФІРМИ ТОВ «КИЙАВІА КАРГО»

#### 2.1. Оцінка факторів впливу зовнішнього середовища на організацію міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго»

Товариство з обмеженою відповідальністю «КийАвіа Карго» – українська транспортно-експедиторська компанія, що здійснює міжнародні перевезення вантажу (авіаперевезення, автоперевезення та перевезення морем), а також надає комплекс логістичних послуг зі складського сервісу та митного оформлення. Крім перевезення комерційних вантажів, компанія здійснює міжнародні перевезення особистих речей, багажу та організовує перевезення речей при переїзді за кордон, у тому числі для громадян, які виїжджають на постійне місце проживання за кордон.

ТОВ «КийАвіа Карго» входить до складу концерну «КИЙ АВІА» — найбільшого підприємства України на ринку продажу транспортних та туристичних послуг. Надійна та своєчасна міжнародна доставка вантажу є основою успіху підприємства на ринку. ТОВ «КийАвіа Карго» пропонує не лише безпосередньо доставку вантажу, а й супровід, митнеочищення, страхування від усіх ризиків та послуги кваліфікованих брокерів. Спеціалізація компанії — доставка негабаритних вантажів, збірних вантажів, небезпечних вантажів, транспортування інших видів вантажів. Цінова політика ТОВ «КийАвіа Карго» є прозорою.

Надалі проведемо фінансовий аналіз досліджуваного підприємства. З цією метою скористаємося фінансовою звітністю компанії за 2015-2019 рр., яку наведено у Додатку А.

Оскільки основним ресурсом для здійснення експедиторської діяльності підприємства є його майновий потенціал, то розглянемо спочатку динаміку активів та пасивів підприємства за 2015-2019 рр.

Таблиця 2.1

## Динаміка активів ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 рр.

Показники	Станом на кінець періоду					Відхилення за 2016 р		Відхилення за 2017 р		Відхилення за 2018 р		Відхилення за 2019 р	
						тис.гр н.	%	тис.гр н.	%	тис.гр н.	%	тис.гр н.	%
	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018	31.12. 2019								
І. Необоротні активи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Незавершені капітальні інвестиції	1535	1650	1389	1389	1390	116	8	-261	-16	0	0	1	0
Основні засоби:	4323	4648	3958	2958	2349	325	8	-690	-15	-1000	-25	-609	-21
первісна вартість	7750	8333	8385	7620	7533	583	8	52	1	-765	-9	-87	-1
знос	3427	3685	4427	4662	5184	258	8	742	20	235	5	522	11
Інші необоротні активи	4617	5251	3762	3967	3333	634	14	-1489	-28	205	5	-634	-16
Усього за розділом І	10475	11549	9109	8314	7072	1074	10	-2440	-21	-795	-9	-1242	-15
ІІ. Оборотні активи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Запаси:	7100	7616	6484	7281	4921	516	7	-1132	-15	797	12	-2360	-32
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	814	965	7686	1357	8406	151	19	6721	-	-6329	-82	7049	519
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	225	418	3	29		193	86	-415	-99	26	867	-29	-100
Гроші та їх еквіваленти	12	15	25	280	237	3	25	10	67	255	-	-43	-15
Витрати майбутніх періодів	21	30	25	80	38	9	43	-5	-17	55	220	-42	-53
Інші оборотні активи	881	739	409	1148	1586	-142	-16	-330	-45	739	181	438	38
Усього за розділом ІІ	9053	9783	14632	10175	15188	730	8	4849	50	-4457	-30	-	49
Баланс	19528	21332	23741	18489	22260	1804	9	2409	11	-5252	-22	3771	20

\*побудовано за даними Додатку А

Як свідчать дані табл. 2.1, динаміка обсягу активів ТОВ «КийАвіа Карго» упродовж 2015-2019 років мала тенденцію до зростання. Зниження обсягу активів відбулося лише у 2018 році на 5252 тис.грн або на 22%. Це було зумовлено скороченням обсягу оборотних активів в частині дебіторської заборгованості покупців на 6329 тис.грн або на 82%.



Динаміку обсягу джерел фінансування підприємства (пасивів) наведено у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

**Динаміка пасивів ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 рр.**

Показники	Станом на кінець періоду					Відхилення за 2016 р		Відхилення за 2017 р		Відхилення за 2018 р		Відхилення за 2019 р	
						тис.гр н.	%	тис.гр н.	%	тис.гр н.	%	тис.гр н.	%
	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019								
Зареєстрований (пайовий) капітал	2590	2590	2590	2590	2590	-	-	-	-	-	-	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	2117	2818	3054	2675	2941	701	33	236	8	-378	-12	265	10
Усього за розділом І	4707	5408	5644	5265	5531	701	15	236	4	-378	-7	265	5
ІІІ. Поточні зобов'язання	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:													
товари, роботи, послуги	14116	18787	20359	17836	19605	4671	33	1572	8	-2523	-12	1769	10
розрахунками з бюджетом	101	82	193	19	760	-19	-19	111	135	-174	-90	741	3900
розрахунками зі страхування	20	23	18	27	33	2	11	-5	-20	9	50	6	22
розрахунками з оплати праці	62	62	63	60	68	-1	-1	2	2	-3	-5	8	13
Інші поточні зобов'язання	550	182	1006	701	726	-368	-67	824	453	-305	-30	25	4
Усього за розділом ІІІ	14849	19135	21639	18643	21192	4286	29	2504	13	-2996	-14	2549	14
Баланс	19528	21332	23741	18489	22260	1804	9	2409	11	-5252	-22	3771	20

\*побудовано за даними Додатку А

Як свідчать дані фінансової звітності, динаміка обсягу пасивів підприємства була позитивною у 2015-2017 рр. переважно за рахунок зростання поточних зобов'язань. Однак, у 2018 році обсяг поточних зобов'язань

підприємства скоротився на 2996 тис.грн або на 14%, що було зумовлене скорочення обсягів діяльності у цей період.

Аналіз фінансових результатів від операційної діяльності ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 роки проведемо на основі даних звітів про фінансові результати підприємства (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

### Динаміка доходів ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 рр.

Показники	Період					Відхилення за 2015-2016 р		Відхилення за 2016-2017 р		Відхилення за 2017-2018 р		Відхилення за 2018-2019 р	
						тис.грн.	%	тис.грн.	%	тис.грн.	%	тис.грн.	%
	2015	2016	2017	2018	2019								
Чистий дохід від надання експедиторських послуг	52275	57445	50390	45951	65427	5170	10	-7055	-12	-4439	-9	19476	42
Інші операційні доходи	9185	9605	4846	7025	1968	420	5	-4759	-50	2179	45	-5057	-72
Інші доходи	110	296	11	221	55	186	169	-285	-96	210	-	-166	-75
Разом доходи	61570	67346	55247	53197	67450	5776	9	12099	-18	-2050	-4	14253	27

\*побудовано за даними Додатку А

Як видно з табл. 2.1, протягом 2015-2019 років чистий дохід від реалізації мав поступову тенденцію до зростання. У 2019 році даний показник порівняно з 2018 роком збільшився на 19476 тис. грн. (+42%), а порівняно у 2018 році порівняно з 2017-м роком можна було спостерігати його скорочення на 4439 тис. грн. (-9%).

Інші операційні доходи підприємства в 2019 порівняно з 2018 роком зменшились на 5057 тис. грн.(-72%), а за 2017-2018 р. – можна було спостерігати їх зростання на 2179 тис. грн. (+45%). Обсяг сукупних доходів підприємства в 2019 порівняно з 2018 роком зріс на 14253 тис. грн.(+27%), а за 2017-2018 р. – можна було спостерігати їх скорочення на 2050 тис. грн. (-4%). Отже, доходи ТОВ «КийАвіа Карго» зазнали позитивних змін.

Аналіз динаміки витрат ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 наведені в таблиці 2.4.

Таблиця 2.4

**Динаміка витрат ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 рр.**

Показники	Період					Відхилення за 2015-2016		Відхилення за 2016-2017		Відхилення за 2017-2018		Відхилення за 2018-2019	
						р		р		р		р	
	2015	2016	2017	2018	2019	тис.грн.	%	тис.грн.	%	тис.грн.	%	тис.грн.	%
Собівартість наданих експедиційних послуг	43473	47745	41252	38926	54613	54613	126	-6493	-14	-2326	-6	15687	40
Інші операційні витрати	8603	10419	10996	14110	8713	8713	101	577	6	3114	28	-5397	-38
Інші витрати	6424	8469	959	1778	1278	1278	20	-7510	-89	819	85	-500	-28
Разом витрати -	58500	66633	53207	54814	64604	64604	110	-13426	-20	1607	3	9790	18

\*побудовано за даними Додатку А

Згідно даних таблиці собівартість наданих експедиційних послуг в 2019 році порівняно з 2018 роком зросла на 15687 тис. грн. (40%). Позитивно на формування фінансових результатів впливає зменшення рівня інших операційних витрат, які у 2019 році проти 2018 року знизилась на 5397 тис. грн. (-38%). Зменшились інші витрати на 500 тис. грн. (-28%). Загалом витрати ТОВ «КийАвіа Карго» в 2019 році порівняно з 2018-м роком зросли на 9790 тис. грн. (26%). Варто також помітити суттєве скорочення витрат у 2017 році, що було пов'язано зі зниження обсягів перевезень в цьому періоді, бо компанія знизилася обсяги перевезень у 1 кв. 2017 р. внаслідок транспортного бойкоту вантажопотоків з Росією, яку організував на Сході України полк «Азов».

Аналіз фінансових результатів ТОВ «КийАвіа Карго» наведений в таблиці 2.5. Чистий прибуток ТОВ «КийАвіа Карго» за 2017-2018 рр знизився на 2999 тис. грн. (-179%), а у 2019 році порівняно з 2018 роком збільшився на 3660 тис. грн (+276%).

**Динаміка фінансових результатів ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019  
рр.**

Показники	Період					Відхилення за 2015-2016		Відхилення за 2016-2017		Відхилення за 2017-2018		Відхилення за 2018-2019	
						р		р		р		р	
	2015	2016	2017	2018	2019	тис.гр н.	%	тис.грн .	%	тис.гр н.	%	тис.гр н.	%
Сукупні доходи	61570	67346	55247	53197	67450	54613	89	-12099	-18	-2050	-4	14253	27
Сукупні витрати	58500	66633	53207	54814	64604	8713	15	-13426	-20	1607	3	9790	18
Фінансовий результат до оподаткування	3070	713	2040	-1617	2846	-73317	-2388	1327	186	-3657	-179	4463	-276
Податок на прибуток	553	128	367	-291	512	1278	231	239	186	-658	-179	803	-276
Чистий прибуток (збиток)	2517	585	1673	-1326	2334	64604	-	1088	186	-2999	-179	3660	-276

*\*побудовано за даними Додатку А*

В цілому варто відмітити, що внаслідок зниження обсягів діяльності у 2017 році (вплинув транспортний бойкот), підприємство отримало чистий збиток в сумі 1326 тис.грн.

Проведемо оцінку динаміки рентабельності підприємства ТОВ «КийАвіа Карго» (табл. 2.6). Характеризуючи динаміку показників рентабельності підприємства, відмітимо, що вони не мали визначеної тенденції. У 2015-2016 роках можна було спостерігати зниження показників рентабельності діяльності підприємства. Рентабельність активів збільшилась на 9,7%, власного капіталу - на 40,1%, наданих експедиційних послуг – на 3,8%.

Показник рентабельності активів в 2019 році збільшився порівняно з 2018 на 17,7%. Значення рівня рентабельності власного капіталу в 2019 році зросло порівняно з 2018 роком на 67,5%. Показник рентабельності наданих експедиційних послуг в 2019 році склав 3,6%, що на 6,5% більше значення

даного показника у 2018 році. Це свідчить про ефективне здійснення діяльності підприємства ТОВ «КийАвіа Карго».

Таблиця 2.6

### Аналіз динаміки рентабельності ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019

рр.

Показники	Період					Абсолютне відхилення			
	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Рентабельність активів, %	12,6	2,9	7,4	-6,3	11,5	-9,7	4,6	-13,7	17,7
Рентабельність власного капіталу, %	51,6	11,6	30,3	-24,3	43,2	-40,1	18,7	-54,6	67,5
Рентабельність наданих експедиційних послуг (робіт, послуг), %	4,8	1,0	3,3	-2,9	3,6	-3,8	2,3	-6,2	6,5

\*побудовано за даними Додатку А

Проведемо аналіз фінансової стійкості підприємства ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 рр. (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

### Показники фінансової стійкості ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 рр.

Показники	Станом на кінець періоду					Абсолютне відхилення			
	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	За 2016 р.	За 2017 р.	За 2018 р.	За 2019 р.
Коефіцієнт автономії	0,25	0,24	0,25	0,24	0,28	-0,01	0,01	-0,02	0,05
Коефіцієнт фінансової залежності	0,75	0,76	0,75	0,76	0,72	0,01	-0,01	0,02	-0,05
Коефіцієнт маневреності власних засобів	-0,79	-0,64	-0,96	-0,48	-0,83	0,15	-0,32	0,48	-0,35
Коефіцієнт фінансової стабільності	0,30	0,32	0,28	0,26	0,28	0,02	-0,03	-0,02	0,02
Співвідношення позикового і власного капіталу	3,35	3,15	3,54	3,83	3,54	-0,20	0,38	0,30	-0,29

\*побудовано за даними Додатку А

Аналіз показників фінансової стійкості показав, що вони зазнали змін. Значення коефіцієнту фінансової автономії за 2015-2019 рр. коливалося в межах 0,24-0,28, що свідчить про фінансування активів підприємства на 24-28% за рахунок власного капіталу та залежність від позикового фінансування на 72-76%. Від'ємне значення коефіцієнту маневреності власних засобів свідчить про від'ємні значення власного оборотного капіталу, що спричинено перевищенням обсягу поточних зобов'язань над оборотними активами. Проведений аналіз свідчить про наявність певних проблем з джерелами фінансування активів ТОВ «КийАвіа Карго». Для більш раціонального використання переваг як власних, так і позикових джерел фінансування потрібно ТОВ «КийАвіа Карго» підприємству доцільно використовувати компромісну політику фінансування майна підприємства, тобто намагатися знижувати рівень боргового навантаження до рівня 50%.

Надалі проаналізуємо показники платоспроможності досліджуваного підприємства. З цією метою розглянемо показники в табл. 2.8.

Таблиця 2.8

**Показники платоспроможності ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 рр.**

Показники	Станом на кінець періоду					Станом на кінець періоду			
	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2015	За 2016 р.	За 2017 р.	За 2018 р.	За 2019 р.
Коефіцієнт загального покриття	0,557	0,610	0,511	0,676	0,546	0,052	- 0,098	0,165	- 0,130
Коефіцієнт проміжного покриття	0,122	0,132	0,113	0,377	0,155	0,009	- 0,018	0,263	- 0,221
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,001	0,001	0,001	0,001	0,015	0,000	0,000	0,000	0,014
Коефіцієнт участі матеріальних запасів в покритті поточних зобов'язань	0,781	0,784	0,778	0,443	0,716	0,003	- 0,006	- 0,335	0,272

\*побудовано за даними Додатку А

Як свідчать дані табл. 2.8, рівень загального покриття становив 0,56 станом на 01.01.2016 р., тобто обсяг оборотних активів на 56% покривав поточні зобов'язання підприємства. Рівень проміжного покриття у цьому році становив 0,12.

Станом на 01.01.2017 р. році рівень загального покриття становив 0,72, тобто обсяг оборотних активів на 72% покривав поточні зобов'язання підприємства. Рівень проміжного покриття у цьому році становив 0,16.

Наведена тенденція у динаміці показників загальної платоспроможності та проміжного покриття свідчить про недостатню спроможність ТОВ «КийАвіа Карго». Рівень покриття поточних зобов'язань матеріальними запасами та грошовими коштами був дуже на низькому рівні.

Проаналізуємо показники оборотності та ділової активності підприємства (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

**Показники ділової активності підприємства ТОВ «КийАвіа Карго» за 2015-2019 рр.**

Показники	Період					Абсолютне відхилення			
	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Оборотність оборотних активів, разів	5,7	6,1	4,1	3,7	5,2	0,4	-2,0	-0,4	1,5
Оборотність запасів, разів	249,8	246,0	170,2	155,0	218,8	-3,8	-75,8	-15,2	63,8
Оборотність дебіторської заборгованості, разів	6,6	7,2	4,5	4,1	6,1	0,6	-2,7	-0,4	2,0
Оборотність кредиторської заборгованості, разів	4,3	4,3	3,3	3,8	5,6	0,0	-1,0	0,5	1,8
Період обороту запасів, днів	1,4	1,5	2,1	2,3	1,6	0,1	0,6	0,2	-0,7
Період обороту дебіторської заборгованості, днів	54,2	50,2	79,2	87,0	58,8	-4,0	29,0	7,8	-28,2
Тривалість операційного циклу, днів	55,6	51,7	81,3	89,3	60,4	-3,9	29,6	8,0	-28,9
Період обороту кредиторської заборгованості, днів	84,3	84,3	107,7	94,8	64,5	0,0	23,4	-12,9	-30,3
Тривалість фінансового циклу, днів	-28,6	-32,6	-26,4	-5,4	-4,1	-4,0	6,2	21,0	1,3

\*побудовано за даними Додатку А

Як свідчать дані показників операційного циклу, період обороту фінансових ресурсів у 2015-2016 рр. знизився за рахунок зниження обсягу дебіторської заборгованості з замовниками. У 2016-2018 рр. період обороту фінансових ресурсів поступово зростає - операційний цикл за цей період збільшився на 4,8 дні і склав 87 днів. Основна частина фінансових ресурсів була інвестована у дебіторську заборгованість. У 2015-2018 рр. тенденція до зростання періоду обороту кредиторської заборгованості вплинула на зниження тривалості фінансового циклу.

Надалі проведемо оцінку впливу факторів зовнішнього середовища на експедиційну діяльність підприємства. Для оцінки зовнішнього середовища ТОВ «КийАвіа Карго» варто скористатися методикою STEEPLE-аналізу, яка передбачає оцінку факторів макровпливу, до яких належать політичні, правові, економічні, демографічні, соціально-етичні, екологічні та технологічні.

Нормативно-правове забезпечення діяльності підприємства окреслене як законами та нормативними актами, якими здійснюється загальне регулювання господарської діяльності, так і спеціальними законодавчими актами. ТОВ «КийАвіа Карго» має постійно адаптуватися до змін вітчизняного та міжнародного законодавства, зокрема податкового. Важливим елементом законодавчого регулювання діяльності підприємства є нормативне забезпечення контролю якості. Сьогодні якість надання транспортних послуг регулюється міжнародним стандартом ISO 9000:2000. В плані податкового регулювання, то варто відмітити певне засилля податкових органів у їх підходах до взаємодії із бізнесом. На сьогодні підприємство працює повністю у повній відповідності до податкового законодавства, однак кожного року у результаті податкових перевірок воно змушене сплачувати до бюджету штрафи у обсягах 150-250 тис.грн.

Характеристика впливу політико-правових факторів зовнішнього середовища на господарську діяльність ТОВ «КийАвіа Карго» наведено у табл. 2.10. Позитивним моментом у реформуванні політичної системи України на



сучасному етапі є імплементація стандартів ЄС. Це значно спрощує виконання ряду митних формальностей та процедур.

Таблиця 2.10

**Характеристика впливу політико-правових чинників зовнішнього на міжнародну експедиційну діяльність ТОВ «КийАвіа Карго»**

Група чинників	Чинники	Оцінка впливу на міжнародну експедиційну діяльність (від -3 до +3)	Характеристика впливу чинника
Політико-правові	Міжнародні стандарти регулювання якості	+1	Нормативне регулювання є чітко регламентованим та закріплює базисні вимоги до показників якості продукції
	Податкове законодавство	-3	Має мінливий характер, присутні прояви податкового тиску на бізнесу
	Процеси євроінтеграції	+3	Спрощує виконання ряду митних формальностей та процедур.

\* («+» - сприяє розвитку, «-» - перешкоджає розвитку, «+/-» або «-/+» - вплив неоднозначний)

Характеристика впливу економічних факторів зовнішнього середовища на господарську діяльність ТОВ «КийАвіа Карго» наведено у табл. 2.11.

Макроекономічні фактори включають в себе такі параметри як валютний курс, темпи інфляції, ціноутворення на ринку, вартість кредитів в економіці. Укріплення курсу національної валюти з 27,5 грн / дол (станом на 2018 рік) до 26-26 грн/ дол (за 2019 рік) позитивно вплинуло на зниження витрат з імпорту комплектуючих для транспортного парку, які постачалися підприємством з Китаю та Польщі (зниження собівартості внаслідок укріплення курсу національної валюти склало 5-7%).

Курс національної грошової одиниці упродовж 9 місяців 2020 року мав тенденцію до поступового зниження по відношенню до світових резервних валют. Зокрема, по відношенню до дол. США та євро відбулося зниження курсу гривні на 10%, починаючи з лютого по вересень 2020 року. Послаблення курсу гривні мало наслідком, з одного боку, зростання вартості імпорту (у гривневому еквіваленті) запчастин та комплектуючих для складання готової

продукції. З іншого боку, оскільки підприємство також здійснює експорт продукції, то послаблення курсу гривні впливало на зростання експортних доходів у гривневому еквіваленті.

Таблиця 2.11

**Характеристика впливу економічних факторів зовнішнього середовища на міжнародну економічну діяльність ТОВ «КийАвіа Карго»**

Група чинників	Чинники	Оцінка впливу на міжнародну експедиційну діяльність (від -3 до +3)	Характеристика впливу чинника
Чинники економічного характеру	Курс національної грошової одиниці	-2	У 2020 році спостерігається послаблення курсу гривні по відношенню до дол. США та євро.
	Рівень цін в економіці	-1	Інфляційні процеси упродовж останніх 3-х років мають характер стабілізації
	Держвне регулювання експорту та імпорту	+2	Спрощення митних процедур та формальностей в режимі імпорту та експорту вантажів
	Доступність дешевих кредитів на інвестиційні потреби та оборотні кошти	-3	Внаслідок пандемії коронавірусу та фінансової кризи вартість кредитування зростає, банки менш охоче видають кредити

\* («+» - сприяє розвитку, «-» - перешкоджає розвитку, «+/-» або «-/+» - вплив неоднозначний)

Інфляційні тенденції в економіці мали негативні наслідки для роботи підприємства. В середньому зростання цін на комплектуючі у 2019-2020 рр. склало 10-12%, вартість праці найманих працівників зросла для бізнесу на 14%. При цьому відпускні ціни на продукцію підприємства за 2019-2020 зросли на 5-8% (в залежності від групи продукції).

Регулювання експорту та імпорту визначається встановленням пільгових митних ставок при експорті-імпорті різних вантажів. Це на пряму визначає виконання ряд митних формальностей та брокерських послуг, які надає підприємство. У 2019 році було введено режим спрощення митних процедур за

принципом «єдиного вікна», що значно спростило роботу митних брокерів компанії.

Доступність кредитування в економіці у 2020 році погіршувалася, що було спричинено переважно наслідками фінансової кризи, викликані тривалим карантинном та глобальною економічною рецесією. Так, якщо у 2019 році середня вартість кредиту овердрафт для підприємства становила 21% річних, то у вересні 2020 р. даний показник становить 25-27%. Зростання вартості кредитів також супроводжувалося зниженням відносного рівня їх доступності. Строк прийняття рішення про надання кредитної лінії у банку АТ КБ «Приватбанк» (з цим банком співпрацює підприємство) у вересні 2020 року склав 12-15 днів, тоді як у 2019 році – 3-5 днів.

Характеристика впливу соціальних, технологічних, морально-етичних та екологічних факторів зовнішнього середовища на міжнародну економічну діяльність ТОВ «КийАвіа Карго» наведено у табл. 2.12.

Таблиця 2.12

**Характеристика впливу соціальних, технологічних та екологічних факторів зовнішнього середовища на міжнародну економічну діяльність ТОВ «КийАвіа Карго»**

Група чинників	Чинники	Оцінка впливу на господарську діяльність*	Характеристика впливу чинника
Соціальні	Пандемія COVID-19	-3	Даний чинник мав найбільш суттєвий негативно виражений вплив на роботу підприємства
	Демографія ринку праці	-3	Знижується рівень забезпеченості виробництва кваліфікованими кадрами, які мігрують за кордон
Технологічні	Розвиток галузей, які є споживачами послуг підприємства	+2	Гідравлічні рукави та фітінги в довгостроковій перспективі на матимуть собі заміників і не передбачається принципової зміни технологій
	Технології транспортування вантажів	+3	Розвиток виробництва посилює фактор міжнародної конкуренції на ринку України
Екологічні	Вплив на екологію	+1	Підприємство має транспортний парк, який відповідає стандартам EURO-6

\* («+» - сприяє розвитку, «-» - перешкоджає розвитку, «+/-» або «-/+» - вплив неоднозначний)

Технологічні фактори представлені особливостями розвитку суміжних галузей та технологіями транспортування вантажів. Досить негативно на міжнародну економічну діяльність впливає пандемія коронавірусу. Внаслідок ряду обмежень та зменшення ділової активності знижується кількість замовлень. У 2 кв. 2020 року 40% автопарку підприємства було на простой. А обсяг перевезень вантажів авіатранспортом впав на 60%.

Отже, у даному питанні було проаналізовано особливості здійснення діяльності підприємства ТОВ «КийАвіа Карго» та визначено вплив ряду зовнішніх факторів на здійсненням ним операцій з міжнародного експедирування вантажів. Характеризуючи динаміку показників рентабельності підприємства, відмітимо, що вони не мали визначеної тенденції. У 2015-2016 роках можна було спостерігати зниження показників рентабельності діяльності підприємства. Рентабельність активів збільшилась на 9,7%, власного капіталу - на 40,1%, наданих експедиційних послуг – на 3,8%. Показник рентабельності активів в 2019 році збільшився порівняно з 2018 на 17,7%. Значення рівня рентабельності власного капіталу в 2019 році зросло порівняно з 2018 роком на 67,5%. На міжнародну економічну діяльність підприємства найбільш негативний вплив мали соціальні фактори, зокрема пандемія коронавірусу.

## **2.2. Аналіз ефективності міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго»**

Розглянемо особливості міжнародних експедиторських операцій на прикладі підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго». Метою управління міжнародними експедиторськими операціями на підприємстві ТОВ «Кий Авіа Карго» є задоволення потреб усіх учасників зовнішньої торгівлі у вчасній та якісній доставці вантажу.

Процес організації міжнародних перевезень на ТОВ «Кий Авіа Карго» складається з наступних етапів:

1. Моніторинг умов перевезення, побудова схем маршруту, оформлення відповідної документації;

2. Фінансово-економічне обґрунтування операцій з міжнародних експедиторських операцій;
3. Формування організаційної системи здійснення операцій з міжнародних перевезень.

У свою чергу, 3-й етап складається на наступних підетапах: розвантаження й приймання вантажів; внутрішньо-складське транспортування; складування й зберігання. Організаційну схему механізму організації міжнародних експедиторських операцій на підприємстві ТОВ «Кий Авіа Карго» наведено на рис.2.1.



Рис. 2.1. Організаційна схема механізму організації міжнародних експедиторських операцій на підприємстві ТОВ «Кий Авіа Карго»

\*складено за даними ТОВ «Кий Авіа Карго»

Основними завданнями системи управління міжнародними експедиторськими операціями для ТОВ «Кий Авіа Карго» є наступні:

- виконання умови щодо відправлення-отримання вантажу;
- отримання економічної вигоди від здійсненого транспортного перевезення (це дохід ТОВ «Кий Авіа Карго», оптимізація логістичних витрат компанії-замовника послуги);
- формування зовнішньоторговельної інфраструктури для розвитку зовнішнього ринку як на рівня окремого підприємства, так і на рівні окремих галузей та держави в цілому.

Розглянемо тепер особливості доставки товарів до клієнтів.

Організація міжнародних транспортних операцій на ТОВ «Кий Авіа Карго» передбачає забезпечення упорядкування процедур взаємодії постачальників, транспортної компанії та вантажоотримувача. Цей процес формується на комунікаціях між логістичним відділом ТОВ «Кий Авіа Карго» та відділами продажу (закупівлі) контрагентів, які є одночасно відправниками та отримувачами вантажів.

Суб'єктами здійснення міжнародних експедиторських операцій підприємством ТОВ «Кий Авіа Карго», як виконавця транспортно-експедиційних послуг, є наступні:

- безпосередньо підприємство ТОВ «Кий Авіа Карго», яке є перевізником та водночас виступає власником транспорту;
- замовники, безпосередні клієнти (фізичні та юридичні особи, на користь яких здійснюється надання послуги з міжнародного перевезення);
- власники транспортних засобів (це організації, які мають на балансі транспортні засоби, що використовуються для міжнародних перевезень);
- посередники (підприємства та організації, які надають інформаційно-консультаційні послуги у процесі здійснення міжнародних перевезень).

Об'єктами міжнародних експедиторських операцій ТОВ «Кий Авіа Карго» є:

- вантажі;

- документація до вантажів.

Основними інструментами управління міжнародними перевезеннями вантажів на ТОВ «Кий Авіа Карго» є: 1) бюджет організації автоперевезень, як складова частина загального бюджету фірми при плануванні господарської діяльності; 2) показники логістики; 3) планування напрямків та маршрутів перевезень; 4) методи аналізу транспортних операцій.

Проаналізуємо динаміку обсягів надання послуг з міжнародних перевезень вантажів досліджуваним підприємством. Будемо аналізувати лише показники обсягів надання послуг міжнародних транспортних транзитних перевезень, інформація про які відображається у даних товаросупровідних документів на вантажі, що перевозилися підприємством упродовж 2015-2019 рр. (табл. 2.13).

Таблиця 2.13

**Динаміка обсягу надання послуг з міжнародних перевезень вантажів  
ТОВ «Кий Авіа Карго» за 2015-2019 рр.**

Країни	Роки					Відхилення, 2015-2019		Відхилення, 2018-2019	
	2015	2016	2017	2018	2019	абс.	відн., %	абс.	відн., %
<i>Країни Європи, у тому числі:</i>	24779	26368	22473	26064	39782	15003	60,5	13718	52,6
Німеччина	5856	6550	5491	6791	10273	4417	75,4	3482	51,3
Польща	6482	7182	6096	7158	10665	4183	64,5	3507	49,0
Словаччина	2195	2587	3174	3258	5103	2908	132,5	1845	56,6
Румунія	1723	1837	707	1101	2094	371	21,5	993	90,2
Угорщина	1674	2068	2218	2202	3403	1729	103,3	1201	54,5
Чехія	3139	2641	1914	2387	3533	394	12,6	1146	48,0
Італія	3710	3503	2873	3167	4711	1001	27,0	1544	48,8
<i>Країни СНД, у тому числі:</i>	27496	31077	27917	19887	25645	-1851	-6,7	5758	29,0
Білорусь	9462	10685	9523	7984	11711	2249	23,8	3727	46,7
Росія	12650	14419	13053	7571	6607	-6043	-47,8	-964	-12,7
Молдова	5384	5973	5341	4332	7327	1943	36,1	2995	69,1
<i>Усього</i>	52275	57445	50390	45951	65427	13152	25,2	19476	42,4

\*складено за даними відділу перевезень ТОВ «Кий Авіа Карго»

Як свідчать дані табл. 2.13, у 2019 році обсяг міжнародних перевезень

збільшився порівняно з 2015-м роком на 13152 тис.грн або на 25,2%. У 2019 році порівняно з 2018-м роком обсяг операцій з міжнародного транспортування вантажів зріс на 19476 тис.грн або на 42,4%. Зростання обсягу міжнародних перевезень відбувалося переважно за рахунок збільшення поставок наступних напрямків:

- «Німеччина» – на 4417 тис.грн або 75,4% у 2019 році проти 2015 року, та на 3481 тис.грн або на 51,3% у 2019 році проти 2018 року;
- «Польща» – на 4183 тис.грн або на 64,5% у 2019 році проти 2015 року, та на 3506 тис.грн або на 49,0% у 2019 році проти 2018 року;
- «Угорщина» – на 1730 тис.грн або на 103,3% у 2019 році проти 2015 року, та на 1201,0 тис.грн або на 54,5% у 2019 році проти 2018 року.

На рис. 2.2 наведено регіональну структуру здійснення операцій з міжнародних перевезень підприємством ТОВ «Кий Авіа Карго».

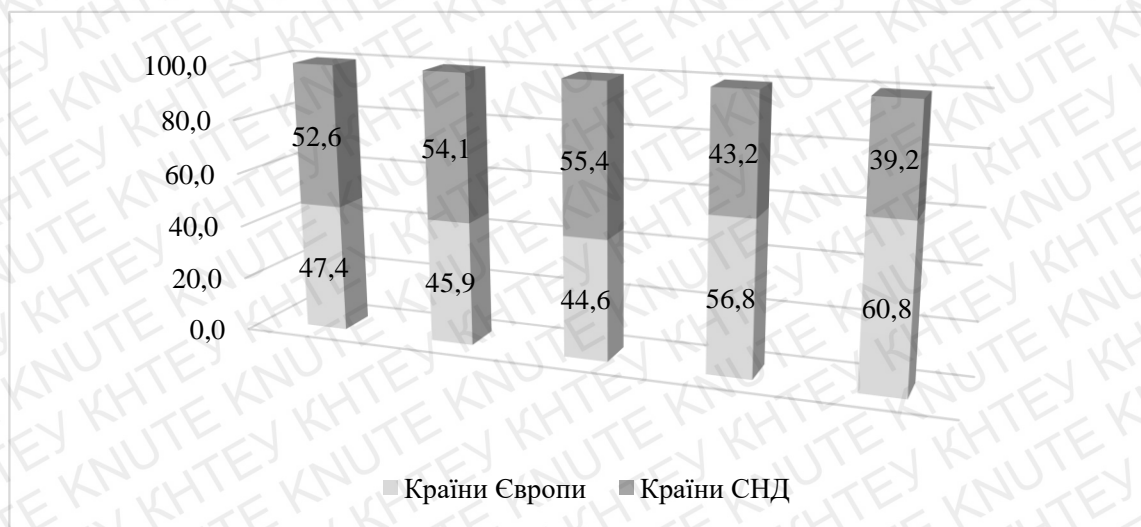


Рис. 2.2. Регіональна структура здійснення операцій з міжнародних перевезень підприємством ТОВ «Кий Авіа Карго» за 2015-2019 рр.

\*складено за даними відділу перевезень ТОВ «Кий Авіа Карго»

Як свідчать дані рис. 2.2, в структурі здійснення операцій з міжнародних перевезень вантажів ТОВ «Кий Авіа Карго» переважав до 2017 року напрямок країн США. Зокрема, це було забезпечено значними обсягами двосторонніх транспортних перевезень з Росією, Білорусією та Казахстаном. У 2018-2019 рр. став переважати напрямок країн ЄС, оскільки обсяги попиту на перевезення в



межах СНД-регіону значно скоротилися внаслідок війни з Росією. Натомість зросли обсяги транспортування в межах регіону ЄС з огляду на активізацію торгівлі України з такими країнами як Італія, Іспанія, Німеччина, Польща, Чехія та Угорщина.

Розглянемо обсяги міжнародних транспортних витрат (собівартості перевезень), що пов'язані зі здійсненням міжнародних транспортних операцій компанією ТОВ «Кий Авіа Карго» (табл. 2.14).

Таблиця 2.14

**Динаміка міжнародних транспортних витрат в процесі здійснення міжнародних перевезень ТОВ «Кий Авіа Карго» на зовнішньому ринку за 2015-2019 рр.**

Показник	Роки					Відхилення 2019/2015		Відхилення 2019/2018	
	2015р.	2016р.	2017р.	2018р.	2019р.	+, -	%	+, -	%
	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Матеріальні витрати (в т.ч. паливно-мастильні матеріали)	19038	19856	16334	17208	24513	5475	28,8	7305	42,5
Витрати на оплату праці та відрахування на соціальні заходи	14258	18481	14478	12300	15777	1519	10,7	3477	28,3
Витрати на організацію доставкової логістики	6177	5269	3461	3324	3353	-2824	-45,7	29	0,9
Інші транспортні витрати	4000	4139	6979	6094	10970	6970	174,3	4876	80,0
Разом	43473	47745	41252	38926	54613	11140	25,6	15687	40,3

\*складено за даними відділу перевезень ТОВ «Кий Авіа Карго»

Як свідчать дані табл. 2.14 у 2019 році, обсяг міжнародних транспортних витрат збільшився на 1140 тис.грн або на 25,6% проти рівня 2015 року. У 2019 році обсяг міжнародних транспортних витрат зріс на 15687 тис.грн або на 40,% проти 2018 року. Зростання загального обсягу міжнародних транспортних

витрат відбувалося переважно за рахунок зниження наступних статей :

- Матеріальні витрати (в т.ч. паливно-мастильні матеріали)– зростання на 28,8% у 2019 році проти 2015 року, та на 42,5% у 2019 році проти 2018 року;
- Витрати на оплату праці та відрахування на соціальні заходи – зменшення на 10,7% у 2019 році проти 2015 року, та збільшення на 28,3% у 2019 році проти 2018 року;
- Витрати на організацію доставкової логістики – скорочення на 45,7% у 2019 році проти 2015 року, та зростання на 0,9% у 2019 році проти 2018 року;
- Інші транспортні витрати – зростання на 174,3% у 2019 році проти 2015 року, та на 80,0% у 2019 році проти 2018 року.

Розглянемо динаміку показника ефективності здійснення міжнародних експедиторських операцій підприємством ТОВ «Кий Авіа Карго» за 2015-2019 роки (табл. 2.15).

Таблиця 2.15

**Показники доходності та рентабельності здійснення міжнародних експедиторських операцій підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго» за 2015-2019 рр.**

Показники	Роки					Темп приросту, %			
	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Чистий дохід (ЧД), тис.грн	52275	57445	50390	45951	65427	9,9	-12,3	-8,8	42,4
Витрати на організацію міжнародної експедиторської діяльності (Вмед), тис.грн	43473	47745	41252	38926	54613	9,8	-13,6	-5,6	40,3
Інші операційні доходи та інші доходи (ІД), тис.грн	9295	9901	4857	7246	2023	6,5	-50,9	49,2	-72,1
Інші операційні витрати та інші витрати (ІВ), тис.грн	15027	18888	11955	15888	9991	25,7	-36,7	32,9	-37,1

продовження табл. 2.15

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Прибуток (ПР) від здійснення міжнародних перевезень, тис.грн.	3070	713	2040	-1617	2846	-76,8	186,1	-179,3	-276,0
Прибутковість міжнародних транспортних витрат (Ртев = ПР / Вмед x 100%), %	5,9	1,2	4,0	-3,5	4,3	-78,9	226,2	-186,9	-223,6
Доходність міжнародних транспортних витрат (Дтев = Д+ІД / Вмед+ІВ), грн	1,05	1,01	1,04	0,97	1,04	-4,0	2,7	-6,5	7,6

\*складено за даними відділу перевезень ТОВ «Кий Авіа Карго»

З даних табл. 2.15 можемо бачити, що рівень прибутковості міжнародних експедиторських операцій підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго» у 2015-2019-му роках мав додатні значення і становив відповідно від 3,5 до 5,9%.

У 2015 році доходність від здійснення міжнародних транспортних операцій склала 1,05 пункти, у 2016 році – 1,01 пункт, у 2017 році – 1,04 пункти, у 2018 році – 0,97 пункти, у 2019 році – 1,04 пункти.

Основним чинником, який сприяв позитивному ефекту від організації міжнародних експедиторських операцій у 2019 р., був позитивний рівень доходності перевезень. Обсяг доходів підприємства був достатнім для покриття всіх поточних витрат, в тому числі і інших операційних та інших витрат.

Важливою ознакою, що виражає результативність міжнародних експедиторських операцій, є співвідношення ланцюгових темпів росту доходів від реалізації та темпів росту міжнародних транспортних витрат (рис. 2.3).

Співвідношення темпів росту виручки (ЧД) та міжнародних транспортних витрат (Вмед) є показником, що виражає динамічну спрямованість здатності міжнародних транспортних витрат до формування доходів підприємства. Якщо

значення цього показника  $< 1$ , то це означає, що зростання Вмед не призвело до зростання виручки, тобто Вмед були неефективними у відповідному періоді. Якщо  $\text{Вмед} > 1$ , то це означає позитивну здатність Вмед до формування доходів.

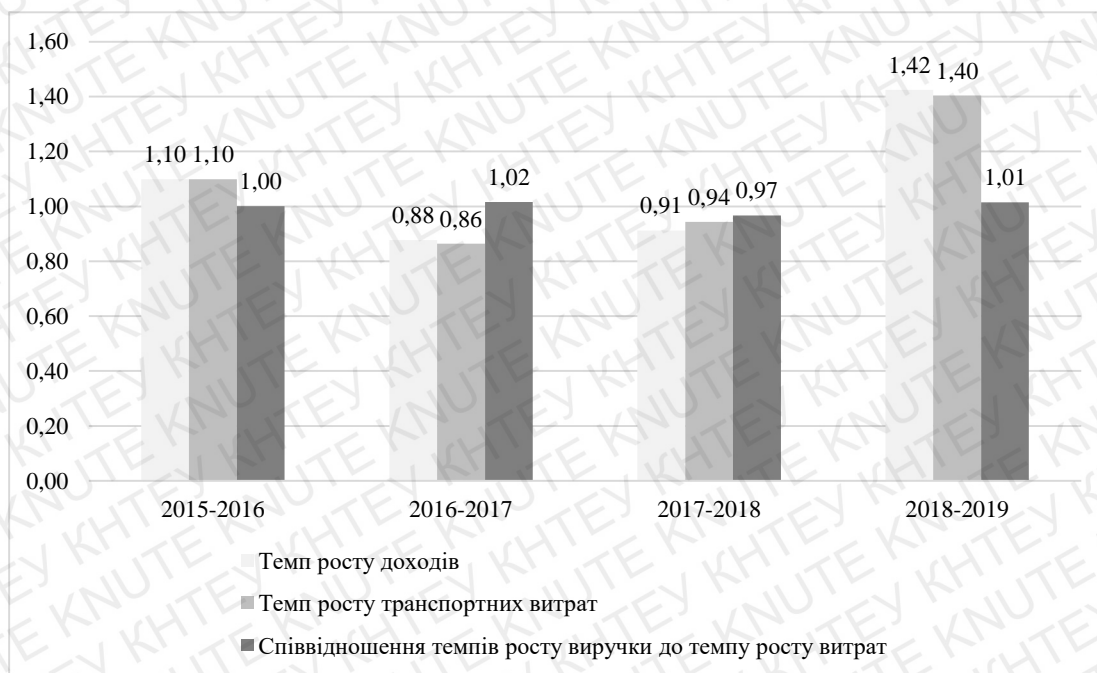


Рис. 2.3. Динаміка співвідношення темпів росту доходів (Д) та міжнародних транспортних витрат (Вмед) підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго» за 2015-2019 рр.

\*складено за даними відділу перевезень ТОВ «Кий Авіа Карго»

Так, у 2015-2016 роках коефіцієнт співвідношення доходів та міжнародних транспортних витрат дорівнював 1, тобто це означало, що кожна додаткова грн. Вмед дозволила підприємству отримати 1 грн доходу. У 2019 році кожна додаткова гривня Вмед дозволяла отримати ТОВ «Кий Авіа Карго» 1,01 грн доходу.

Отже, формування систем логістики в межах надання послуг з міжнародних експедиторських операцій на ТОВ «Кий Авіа Карго» передбачає ряд наступних особливостей: контроль за оформленням вантажу, в т.ч. дотримання усіх необхідних процедур для завантаження; необхідність

дотримання митних формальностей на кордоні при перетині вантажу митної території інших країн; витримування встановлених часових графіків та маршрутів щодо переміщення вантажів. Рівень доходності міжнародних транспортних витрат виражає можливість цих витрат покриватися доходами від транспортної діяльності.

## **Висновки до розділу 2**

Отже, виходячи результатів дослідження можемо зробити такі висновки:

Характеризуючи динаміку показників рентабельності підприємства, відмітимо, що вони не мали визначеної тенденції. У 2015-2016 роках можна було спостерігати зниження показників рентабельності діяльності підприємства. Рентабельність активів збільшилась на 9,7%, власного капіталу - на 40,1%, наданих експедиційних послуг – на 3,8%. Показник рентабельності активів в 2019 році збільшився порівняно з 2018 на 17,7%.

Рівень прибутковості міжнародних експедиторських операцій підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго» у 2015-2019-му роках мав додатні значення і становив відповідно від 3,5 до 5,9 %. У 2015 році доходність від здійснення міжнародних транспортних операцій склала 1,05 пункти, у 2016 році – 1,01 пункт, у 2017 році – 1,04 пункти, у 2018 році – 0,97 пункти, у 2019 році – 1,04 пункти. Основним чинником, який сприяв позитивному ефекту від організації міжнародних експедиторських операцій у 2019 р., був позитивний рівень доходності перевезень. Обсяг доходів підприємства був достатнім для покриття всіх поточних витрат, в тому числі і інших операційних та інших витрат.

**РОЗДІЛ 3**  
**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ**  
**МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ФІРМИ ТОВ**  
**«КИЙАВІА КАРГО»**

**3.1. Напрями підвищення ефективності організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго»**

У даному питанні розглянемо напрямки підвищення ефективності організації міжнародної діяльності експедиторської на підприємстві ТОВ «КийАвіа Карго». За результатами проведеного у розділі 2 аналізу особливостей організації міжнародної діяльності досліджуваного підприємства, було визначено можливі напрямки оптимізації міжнародних економічних операцій у сфері транспортування та експедирування (рис. 3.1).

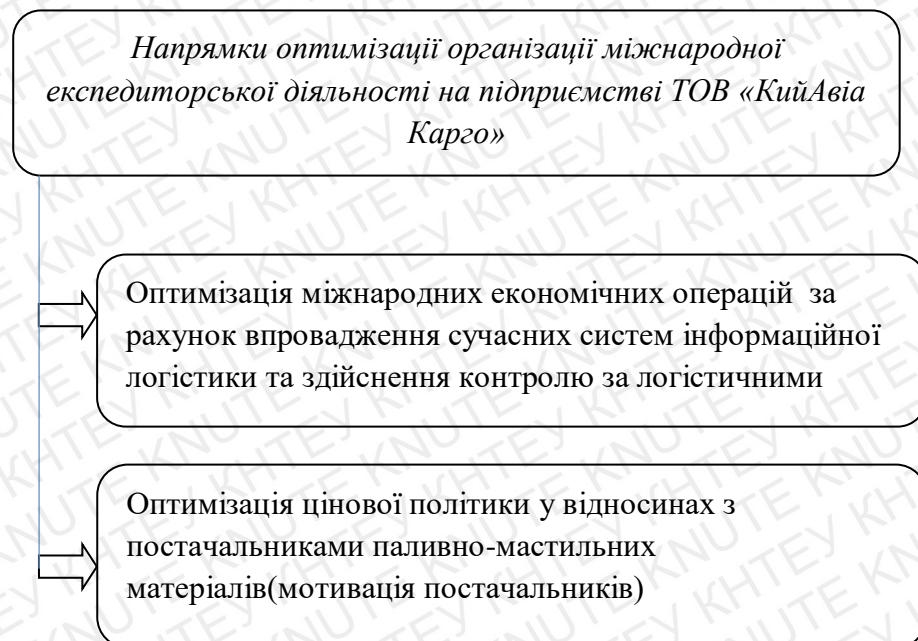


Рис. 3.1. Напрями оптимізації організації міжнародної експедиторської діяльності ТОВ «КийАвіа Карго»

\*складено автором

Обґрунтуємо кожен з наведених вище напрямків.

1. *Оптимізація міжнародних економічних операцій за рахунок впровадження сучасних систем інформаційної логістики та здійснення контролю за логістичними потоками*

Вважаємо, що міжнародна діяльність досліджуваної компанії може бути значно удосконалена за рахунок розширення спектру логістичних послуг, зокрема за рахунок зростання рівня присутності на міжнародних ринках перевезень та експедирування вантажів. У цьому аспекті можемо запропонувати матрицю Мак-Кінзі (рис. 3.2), яка ілюструє зв'язок між генеральною метою удосконалення міжнародної економічної діяльності та напрямками впровадження кожної зі стратегічних альтернатив розвитку, які були вказані вище.

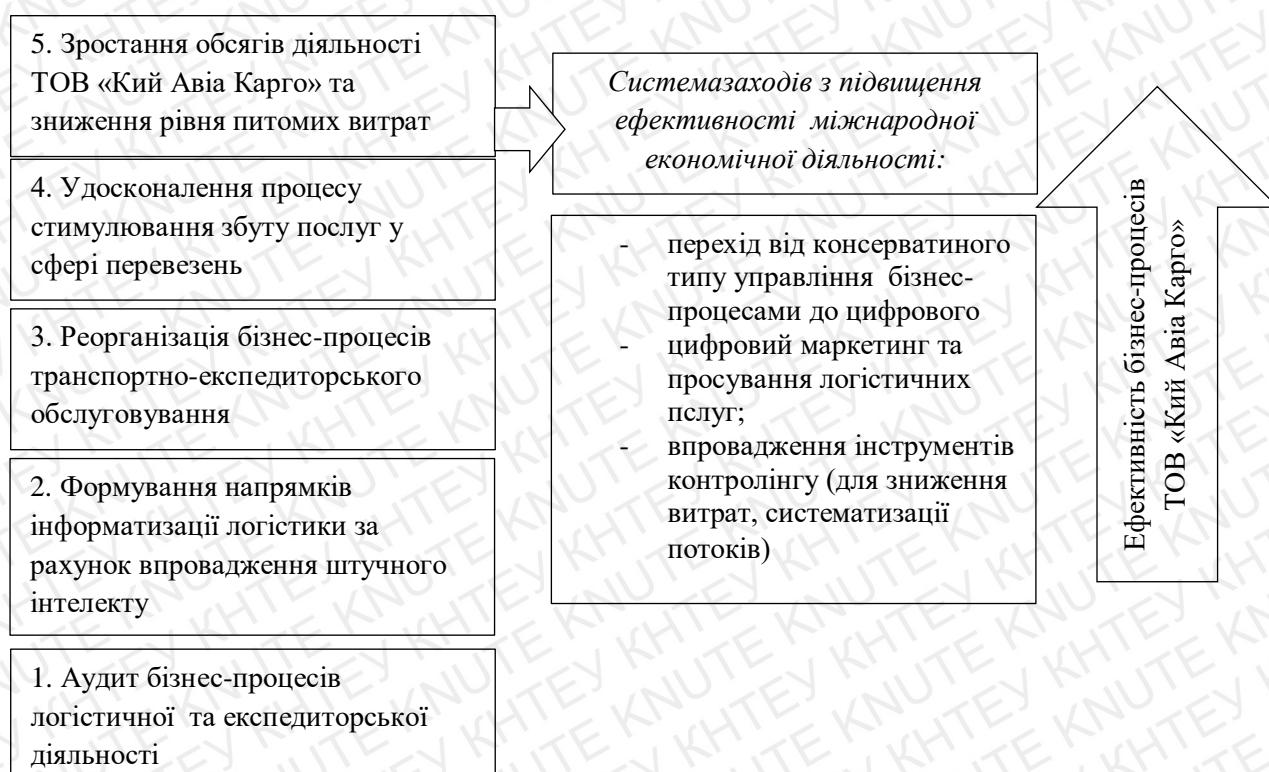


Рис. 3.2. Піраміда McKinsey для заходів з підвищення ефективності міжнародної економічної діяльності ТОВ «Кий Авіа Карго»

*\*складено автором*

Відмітимо, що першочергово компанії варто сконцентруватися на напрямку, який дозволить оптимізувати поточні бізнес-процеси у сфері міжнародних транспортно-експедиційних послуг. Для цього доцільно здійснити

замовлення послуг у спеціальних консалтингових компаній, які виконують завдання з оптимізації бізнес-процесів та пошуку вузьких місць. При цьому даний консалтинг має комплексно поєднуватися з можливими пропозиціями щодо переведення моделі управління бізнес-процесами від класичних принципів до цифрових – зниження людського фактору у прийнятті операційних рішень шляхом його заміни штучним інтелектом. Такі моделі сьогодні починають набувати актуальності. Особливо це стає популярним на ринку логістичних послуг США [13].

Штучний інтелект може бути використаний підприємством ТОВ «Кий Авіа Карго» при проектуванні оптимальної транзитної мережі для логістичної сітки маршрутів, розробці оптимального плану роботи з утримання та функціонування складських процесів, розробці оптимального плану часу для завантаженості як персоналу, так і обладнання. Штучний інтелект може бути використаний для виявлення особливостей поведінки водіїв на аналізі ряду даних, які можуть бути отримані за допомогою спеціальних датчиків. Такий підхід знижує ризики аварій на дорогах. Також штучний інтелект на підприємстві можна використати для систем підтримки прийняття рішень для планування перевезень. Самохідні вантажівки можуть зменшити кількість аварій на магістралях та підвищити продуктивність праці. Штучний інтелект є важливим для цих безводієвих транспортних засобів завдяки їх обробці, контролю та оптимізації. Використання штучного інтелекту дозволяє зробити автономні транспортні засоби більш безпечними та набагато ширшими [13].

Звісно, пропонувати переходити на цифрове управління ТОВ «Кий Авіа Карго» можна лише ітераційно, а не експронтно. На наш погляд, варто почати з впровадження найбільш доступного та ефективного елементу управління логістичними бізнес-процесами – систем адаптивного круїз-контролю.

Система адаптивного круїз-контролю продемонструвала свою надійність в разі непередбаченої ситуації і ще раз довела перспективність вантажівко-роботів. Нині вендорами систем адаптивного круїз-контролю, який використовує функціонал нейронних мереж (штучного інтелекту) є компанії



«UC Berkeley» та «Volvo Group» з Північної Америки. Спонсором міжнародного проекту адаптивного круїз контролю є корпорація «Caltrans» і «Департамент транспорту США». Система управління логістичними процесами, ка пропонується наведеними корпораціями на ринку, контролює швидкість пересування автомобілів, фіксує гальмування транспортного засобу, що рухається попереду, а також контролює відстань між вантажівками в колоні. Таким чином, вантажівки з допомогою системи радарів і датчиків в режимі реального часу, без затримок, обмінюються інформацією одна з одною [13].

Виходячи з викладеного варто зосередитися на основних можливих заходах, які варто запропонувати ТОВ «Кий Авіа Карго» для аудиту та реорганізації бізнес-процесів на засадах впровадження елементів управління з використанням штучного інтелекту (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

**Програма заходів удосконалення міжнародної економічної діяльності на ТОВ «Кий Авіа Карго» на засадах впровадження елементів штучного інтелекту в логістичні процеси**

Етапи реалізації програми	Графік реалізації завдань, днів						Усього, днів
	1 квартал 2021 року			2 квартал 2021 року			
	Лют.	Бер.	Квіт.	Трав.	Черв.	Лип.	
<b>1. Аудит логістичних бізнес-процесів</b>	20	27	25	25	25		<b>122</b>
1.1 Аналіз міжнародного ринку логістичних послуг	20	-	-	-	-	-	20
1.2 Здійснення бізнес-аналізу та виявлення вузьких місць	-	22	-	-	-	-	22
1.3 Розробка напрямків та рекомендацій по удосконаленню бізнес-процесів	-	5	-	-	-	-	5

продовження табл. 3.1

Етапи реалізації	Графік реалізації завдань, днів	Усього,
------------------	---------------------------------	---------

програми	1 квартал 2021 року			2 квартал 2021 року			днів
	Лют.	Бер.	Квіт.	Трав.	Черв.	Лип.	
1.4. Обґрунтування шляхів оптимізації та автоматизації бізнес-процесів з використанням штучного інтелекту	-	-	25	25	25	-	75
<b>2. Удосконалення бізнес-процесів, їх оптимізація</b>				25	28	28	<b>81</b>
2.1 Обґрунтування логістичної структури, впровадження систем адаптивного круїз-контролю	-	-	-	25	-	-	25
2.2 Впровадження механізмів моніторингу роботи підрозділів, оцінки бізнес-процесів	-	-	-	-	28	28	56
<b>2.3. Стимулювання збуту логістичних послуг на зовнішніх ринках</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>56</b>
2.1 Дослідження ситуації на зовнішніх ринках	10	-	-	-	-	-	10
2.2 Аналіз перспективності нових ринків для надання логістичних послуг	-	21	-	-	-	-	21
2.3 Розробка програми впровадження засобів цифрового маркетингу з метою стимулювання попиту на послуги	-	-	25	-	-	-	25
<b>Усього, днів</b>	<b>30</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>53</b>	<b>28</b>	<b>259</b>

\*складено автором

Отже, для реалізації запропонованих заходів орієнтовно передбачається період з лютого по липень, аби запуснути початкову фазу проекту з удосконалення системи управління бізнес-процесами. Сам проект повинен бути розрахований на декілька років, однак, на нашу думку, аудит бізнес-процесів та впровадження елементів автоматизованого управління в логістичні операції на

засадах адаптивного круїз-контролю дасть змогу досягти зростання рівня оборотності транспортного парку. Так, якщо водії, що доставляють вантажі, можуть кермувати не більше 8-10 годин на добу, то за умови системи адаптивного круїз-контролю час експлуатації транспортного парку продовжується до 14-18 годин. У той час, поки водій може відпочити безпосередньо в транспортному засобі, машина може рухатися на автопілоті.

На завершення необхідно визначити зони відповідальності співробітників ТОВ «Кий Авіа Карго» за реалізацію запропонованих заходів. З цією метою було сформовано RACI-matrix розподілу обов'язків та зон відповідальності для (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

**RACI-matrix розподілу обов'язків та зон відповідальності ключового топ-менеджменту у реалізації запропонованих напрямків**

Напрямки	Ролі ключового топ-менеджменту у реалізації напрямків				
	Виконавчий директор	Директор по логістиці	Комерційний відділ	Фінансовий директор	Персонал компанії-підприємців
1. Проведення аудиту логістичних бізнес-процесів	Отримує інформацію	Відповідальний	Консультант	Консультант	Виконавець
2. Удосконалення бізнес-процесів, їх оптимізація	Відповідальний	Виконавець	Консультант	Консультант	Консультант
3. Стимулювання збуту логістичних послуг, зокрема на зовнішніх ринках	Отримує інформацію	Консультант	Відповідальний	Консультант	Консультант
4. Вихід на зовнішні ринки	Отримує інформацію	Консультант	Відповідальний	Консультант	Консультант
5. Розширення спектру цифрових засобів стимулювання попиту на послуги на зовнішніх ринках	Отримує інформацію	Консультант	Відповідальний	Консультант	Консультант

\*складено автором

Було запропоновано наступні напрямки удосконалення міжнародної економічної діяльності: 1) проведення аудиту логістичних бізнес-процесів; 2) удосконалення бізнес-процесів, їх оптимізація; 3) стимулювання збуту

логістичних послуг, зокрема на зовнішніх ринках; 4) вихід на зовнішні ринки; 5) розширення спектру цифрових засобів стимулювання попиту на послуги на зовнішніх ринках.

Виконання програми по розширенню присутності ТОВ «Кий Авіа Карго» на зовнішніх ринках передбачає вивчення перспектив розвитку передусім на ринку логістичних послуг країн Східної Європи, зважаючи на їх географічну близькість. Для реалізації запропонованих заходів орієнтовно передбачається період з лютого по липень, аби запуснути початкову фазу проекту з удосконалення системи управління бізнес-процесами. Сам проект повинен бути розрахований на декілька років, однак, на нашу думку, аудит бізнес-процесів та впровадження елементів автоматизованого управління в логістичні операції на засадах адаптивного круїз-контролю дасть змогу досягти зростання рівня оборотності транспортного парку.

Для виконання робіт підприємству слід звернутися до відповідної ІТ-компанії, яка спеціалізується на наданні послуг з впровадження систем автоматизованого круїз-контролю – «UC Berkeley». Для реалізації запропонованих заходів передбачено відповідний бюджет, який наведено у табл. 3.3.

Таблиця 3.3

**Бюджет фінансування заходів з удосконалення міжнародної економічної діяльності ТОВ «Кий Авіа Карго» на засадах впровадження елементів штучного інтелекту в логістичні процеси**

Етапи реалізації програми	Графік витрат, тис.грн						Усього, тис.грн
	1 квартал 2021 року			2 квартал 2021 року			
	Лют.	Бер.	Квіт.	Трав.	Черв.	Лип.	
<b>1. Аудит логістичних бізнес-процесів</b>	<b>168,0</b>	<b>226,8</b>	<b>210,0</b>	<b>210,0</b>	<b>210,0</b>		<b>1024,8</b>
1.1 Аналіз міжнародного ринку логістичних послуг	168	-	-	-	-	-	168

продовження табл. 3.3

Етапи реалізації програми	Графік реалізації завдань, днів		Усього, тис.грн
	1 квартал 2021 року	2 квартал 2021 року	

	Лют.	Бер.	Квіт.	Трав.	Черв.	Лип.	
1.2 Здійснення бізнес-аналізу та виявлення вузьких місць	-	184,8	-	-	-	-	184,8
1.3 Розробка напрямків та рекомендацій по удосконаленню бізнес-процесів	-	42	-	-	-	-	42
1.4. Оптимізації бізнес-процесів з використанням штучного інтелекту	-	-	210	210	210	-	630
<b>2. Удосконалення бізнес-процесів, їх оптимізація</b>				<b>210</b>	<b>235,2</b>	<b>235,2</b>	<b>680,4</b>
2.1 Обґрунтування логістичної структури, впровадження систем адаптивного круїз-контролю	-	-	-	210	-	-	210
2.2 Впровадження механізмів моніторингу роботи підрозділів, оцінки бізнес-процесів	-	-	-	-	235,2	235,2	470,4
<b>2.3. Стимулювання збуту логістичних послуг на зовнішніх ринках</b>	<b>84</b>	<b>176,4</b>	<b>210</b>				<b>470,4</b>
2.1 Дослідження ситуації на зовнішніх ринках	84	-	-	-	-	-	84
2.2 Аналіз перспективності нових ринків для надання логістичних послуг	-	176,4	-	-	-	-	176,4
2.3 Розробка програми впровадження засобів цифрового маркетингу з метою стимулювання попиту на послуги	-	-	210	-	-	-	210
<b>Усього, тис.грн</b>	<b>252,0</b>	<b>403,2</b>	<b>420,0</b>	<b>420,0</b>	<b>445,2</b>	<b>235,0</b>	<b>2175,4</b>

\*за даними дослідження досвіду впровадження різних інформаційних систем

Отже, загальний обсяг бюджету на впровадження нової системи з управління логістичними процесами на засадах штучного інтелекту від компанії «UC Berkeley» складе 2175,4 тис.грн, включаючи вартість самої системи.

*2. Удосконалення ресурсного забезпечення міжнародних транспортних операцій*

З метою отримання цінових знижок від компаній, що здійснюють надання послуг з сервісного обслуговування автопарку та постачання паливно-мастисельних матеріалів, варто провести переговори, які дадуть можливість покращити умови ресурсного забезпечення логістичних операцій для ТОВ «КийАвіа Карго».

Орієнтовні умови отримання знижок наведено на рис. 3.3.



Рис. 3.3. Пропоновані умови знижок за різних умов передплати по договорам постачання, %

\*складено автором

Наведені умови знижок мають бути цікаві постачальникам, оскільки в сучасних умовах отримання коштів на умовах передплати за товар може бути вигіднішим, аніж отримання додаткової націнки. В умовах інфляції прискорення оборотності коштів для постачальника є суттєвим важелем їх прибутковості. Тому, найбільш імовірним варіантом умов, які будуть прийняті постачальниками є 50% передплата за товар зі знижкою в 5%. Такий підхід дасть можливість скороти витрати по собівартості міжнародних транспортних перевезень.

Отже, у даному питанні було визначено основні заходи удосконалення організації міжнародної експедиторської діяльності ЗЕД на підприємстві ТОВ «КийАвіа Карго». До них можемо віднести: удосконалення інформаційної логістики шляхом впровадження елементів штучного інтелекту, що дасть змогу оптимізувати бізнес-процеси надання міжнародних транспортно-

експедиторських послуг; удосконалення цінової політики у відносинах з постачальниками паливно-мастильних матеріалів (мотивація постачальників). Загальний обсяг бюджету на впровадження нової системи з управління логістичними процесами на засадах штучного інтелекту від компанії «UC Berkeley» складе 2175,4 тис.грн, включаючи вартість самої системи.

### 3.2. Прогнозна оцінка ефективності організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго»

Для оцінки ефективності впливу запропонованих заходів на результати організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго» доцільно скористатися методикою екстраполяції фактичних темпів зростання на майбутній період. Визначення прогнозних показників обсягів експортної реалізації послуг з міжнародної транспортно-експедиторської діяльності на 2021-2023 роки варто здійснити виходячи з ряду відносних показників, які наведено у табл. 3.4.

Таблиця 3.4

#### Відносні показники для оцінювання ефекту від організації міжнародної діяльності експедиторської фірми ТОВ «КийАвіа Карго» у 2015-2019 рр.

Вихідні цільові параметри для прогнозування	Умовні позначення	2015	2016	2017	2018	2019
<i>1. Параметри чистого доходу від організації міжнародної експедиторської діяльності</i>						
Чистий дохід від організації міжнародної експедиторської діяльності, тис.грн.		52275	57445	50390	45951	65427
Середньорічний темп зростання показника за 2015-2019 рр.	Гр <sub>с</sub>	1,058				
Ланцюговий темп зростання показника у 2018-2019 рр.	Гр <sub>л</sub>	-	1,099	0,877	0,912	1,424
Зважене значення темпу зростання показника	$ГРзв = (Гр_с \times Гр_л)^{1/2}$	1,227				
Значення середнього абсолютного відхилення показника, тис.грн	Ав	3288				
<i>2. Параметри іншого операційного та іншого доходу</i>						

Вихідні цільові параметри для прогнозування	Умовні позначення	2015	2016	2017	2018	2019
Інші операційні доходи та інші доходи, тис.грн		9295	9901	4857	7246	2023
Середньорічне значення рівня показника у чистому доході за 2015-2019 рр.	$R_{\text{пс}}$	0,123				
Щорічне значення рівня показника у чистому доході	$R_{\text{пл}}$	0,178	0,172	0,096	0,158	0,031
Зважене значення рівня показника у чистому доході	$R_{\text{пзв}} = (R_{\text{пс}} \times R_{\text{пл}})^{1/2}$	0,062				
<i>3. Параметри витрат з організації міжнародної експедиторської діяльності</i>						
Витрати на організацію міжнародної експедиторської діяльності, тис.грн.		8779	11268	14104	17484	24701
Середньорічне значення рівня показника у чистому доході за 2015-2019 рр.	$R_{\text{пс}}$	1,295				
Щорічне значення рівня показника у чистому доході	$R_{\text{пл}}$	-	1,284	1,252	1,240	1,413
Зважене значення рівня показника у чистому доході	$R_{\text{пзв}} = (R_{\text{пс}} \times R_{\text{пл}})^{1/2}$	1,353				
Середньорічне значення рівня показника у чистому доході за 2015-2019 рр.	$R_{\text{пс}}$	3980,6				
<i>4. Параметри інших операційних витрат та інших витрат</i>						
Інші операційні витрати та інші витрати, тис.грн		15027	18888	11955	15888	9991
Середньорічне значення рівня показника у чистому доході за 2015-2019 рр.	$R_{\text{пс}}$	0,264				
Щорічне значення рівня показника у чистому доході	$R_{\text{пл}}$	0,287	0,329	0,237	0,346	0,153
Зважене значення рівня показника у чистому доході	$R_{\text{пзв}} = (R_{\text{пс}} \times R_{\text{пл}})^{1/2}$	0,201				

\*розраховано автором

Для визначення обсягу ефекту та ефективності організації міжнародної експедиторської діяльності варто використати інформацію про відносні показники, які розраховано у табл. 3.4. При цьому значення 2020 року приймаємо як очікувані дані, а прогнозування показників організації міжнародної експедиторської діяльності будемо здійснювати на 2021-2023 роки.



Оцінювання обсягів прогнозних доходів, витрат та ефекту від організації міжнародної експедиторської діяльності наведено у табл. 3.5.

Таблиця 3.5

**Прогнозні показники доходів та витрат від організації міжнародної експедиторської діяльності ТОВ «КийАвіа Карго» на 2021-2023 роки (без урахування пропозицій)**

Показник	ФАКТ	Очікувані дані	Прогноз без урахування пропозицій		
	2019	2020	2021	2022	2023
Чистий дохід (ЧД), тис.грн	65427	80292	98534	120920	148393
Міжнародні транспортні витрати підприємства (МТВ), тис.грн	54613	66931	82138	100799	123700
Інші операційні доходи та інші доходи, тис.грн	2023	4946	6070	7449	9142
Інші операційні витрати та інші витрати, тис.грн	9991	13446	16501	20250	24850
Прибуток (ПР) від здійснення міжнародних перевезень, тис.грн.	2846	4861	5966	7321	8984
Прибутковість міжнародних транспортних витрат ( $P_{тев} = ПР / МТВ \times 100\%$ ), %	4,3	6,1	6,1	6,1	6,1
Доходність міжнародних транспортних витрат ( $Д_{тев} = Д / МТВ$ ), грн	1,04	1,06	1,06	1,06	1,06

\*розраховано автором

На основі отриманих результатів можемо стверджувати, що значення ефекту від здійснення організації міжнародної експедиторської діяльності без урахування покращень складе у 2021 році – 5966 тис.грн, у 2022 році – 7321 тис.грн, у 2023 році – 8984 тис.грн. Показник ефективності організації міжнародної експедиторської діяльності складе у 2021-2022 рр. 1,06 пункти, а рентабельність витрат на міжнародні перевезення – 6,1%.

З метою визначення прогнозних показників ефективності операцій з міжнародного транспортно-експедиторського обслуговування доцільно врахувати запропоновані покращення (питання 3.1), а також додаткові інвестиційні витрати на впровадження заходів, які складуть 2175,4 тис.грн у 2021 році. Дана сума інвестицій буде амортизованою впродовж 3-х років – 2021-2023 рр. Реалізація обґрунтованих пропозицій дасть змогу збільшити обсяги чистого доходу від організації міжнародної транспортно-експедиторської діяльності мінімум на 10% у 2021-2023 рр.

Оцінювання чистого доходу та витрат від міжнародної експедиторської діяльності ТОВ «КийАвіа Карго» та можливого економічного ефекту з урахуванням пропозицій наведено у табл. 3.6.

Таблиця 3.6

**Прогнозні показники доходів та витрат від організації міжнародної експедиторської діяльності ТОВ «КийАвіа Карго» на 2021-2023 роки (з урахуванням пропозицій)**

Показник	ФАКТ	Очікувані дані	Прогноз без урахуванням пропозицій		
	2019	2020	2021	2022	2023
Чистий дохід (ЧД), тис.грн	65427	80292	108387	146313	197511
Міжнародні транспортні витрати підприємства (МТВ), тис.грн	54613	66931	90351	121967	164645
Інші операційні доходи та інші доходи (ІД), тис.грн	2023	4946	6070	7449	9142
Інші операційні витрати та інші витрати (ІВ), тис.грн	9991	13446	16501	20250	24850
Амортизація витрат на впровадження заходів, тис.грн	-	-	725	725	725
Прибуток (ПР = ЧД-МТВ + ІД - ІВ - А) від здійснення міжнародних перевезень, тис.грн.	2846	4861	6880	10821	16432
Прибутковість міжнародних транспортних витрат ( $R_{тев} = ПР / МТВ \times 100\%$ ), %	4,3	6,1	6,3	7,4	8,3
Доходність міжнародних транспортних витрат ( $D_{тев} = Д+ІД / МТВ+ІВ$ ), грн	1,04	1,06	1,07	1,08	1,09

\*розраховано автором

Значення ефекту від здійснення організації міжнародної експедиторської діяльності з урахуванням покращень складе у 2021 році – 6880 тис.грн, у 2022 році – 10821 тис.грн. , у 2023 році – 16432 тис.грн.

Виходячи з отриманих результатів визначення показників щорічного ефекту від здійснення організації міжнародної експедиторської діяльності можемо знайти різницю між варіантами прогнозування за 2021-2022 рр. з урахуванням заходів та без них. Результати оцінки наведено на рис. 3.2.

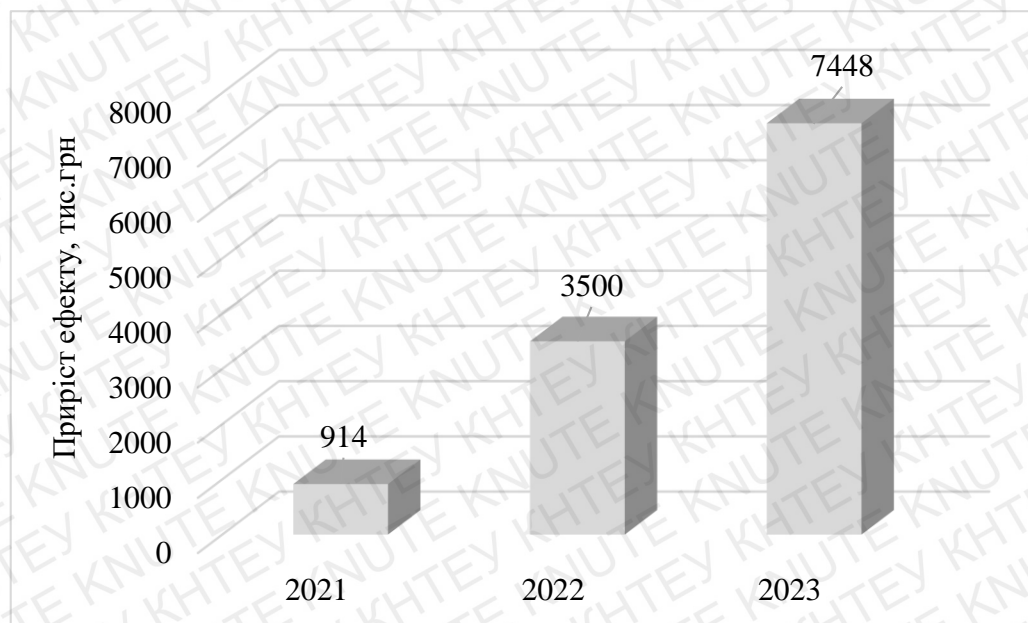


Рис. 3.2. Прогноз показників приросту ефекту від заходів з удосконалення організації міжнародних перевезень ТОВ «КийАвіа Карго» на 2021-2023 рр.

\*розраховано автором

Рівень ефективності організації міжнародної експедиторської діяльності складе у 2021 році 1,07 пункти, у 2021 році – 1,08 пункти, у 2022 році – 1,09 пункти. Приріст економічного ефекту у 2021 році складе 914 тис.грн, у 2022 році – 3500 тис.грн, у 2023 році – 7448 тис.грн.

Отже, у даному питанні було визначено прогнозні показники обсягів міжнародних перевезень, витрат на організацію цього процесу, показники ефекту та ефективності міжнародних перевезень. Рівень ефективності організації міжнародної експедиторської діяльності складе у 2021 році 1,07 пункти, у 2021 році – 1,08 пункти, у 2022 році – 1,09 пункти. Приріст

економічного ефекту у 2021 році складе 914 тис.грн, у 2022 році – 3500 тис.грн, у 2023 році – 7448 тис.грн.

### **Висновки до розділу 3**

Отже, за результатами дослідження можемо зробити такі висновки:

Було визначено основні заходи удосконалення організації міжнародної експедиторської діяльності ЗЕД на підприємстві ТОВ «КийАвіа Карго». До них можемо віднести: удосконалення інформаційної логістики шляхом впровадження елементів штучного інтелекту, що дасть змогу оптимізувати бізнес-процеси надання міжнародних транспортно-експедиторських послуг; удосконалення цінової політики у відносинах з постачальниками паливно-мастильних матеріалів (мотивація постачальників). Загальний обсяг бюджету на впровадження нової системи з управління логістичними процесами на засадах штучного інтелекту від компанії «UC Berkeley» складе 2175,4 тис.грн, включаючи вартість самої системи.

На основі отриманих результатів можемо стверджувати, що значення ефекту від здійснення організації міжнародної експедиторської діяльності без урахування покращень складе у 2020 році складе 4861 тис.грн, у 2021 році – 5966 тис.грн, у 2022 році – 7321 тис.грн., у 2023 році – 8984 тис.грн. Показник ефективності організації міжнародної експедиторської діяльності складе у 2021-2023 рр. 1,06 пункти, а рентабельність витрат на міжнародні перевезення – 6,1%. Рівень ефективності організації міжнародної експедиторської діяльності складе у 2021 році 1,07 пункти, у 2021 році – 1,08 пункти, у 2022 році – 1,09 пункти. Приріст економічного ефекту у 2021 році складе 914 тис.грн, у 2022 році – 3500 тис.грн, у 2023 році – 7448 тис.грн.

## ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Отже, за результатами проведеного дослідження можемо зробити такі висновки:

Міжнародна економічна діяльність експедиторських компаній передбачає здійснення операцій з переміщення вантажів на території різних країн. При цьому міжнародні транспортні перевезення можуть бути охарактеризованими такими нормативами як швидкість та мобільність. Наприклад, автомобільний транспорт порівняно з морським і залізничним, має обмежену кількість вантажу, яка перевозиться. Експедиторські операції в процесі здійснення зовнішньоторговельних операцій характеризується наступними сутнісними ознаками: є процесом, тобто передбачає певну послідовність реалізації заходів з переміщення вантажів; має ознаки механізму, оскільки передбачає наявність певних елементів для здійснення міжнародних перевезень, в якості яких виступають ресурси підприємств транспортної інфраструктури; має транскордонний характер, тобто вантажі перетинають митний кордон. Зміст і обсяг міжнародних економічних операцій у процесі діяльності експедиторських фірм визначаються умовами поставки товарів в договорах купівлі-продажу (базис поставки) і характером перевезень вантажів між різними країнами. Характер операцій міжнародного експедирування - це сукупність відмінних рис і особливостей транспортних та логістичних процесів під час здійснення міжнародної економічної діяльності, що класифікуються за певною суттєвою ознакою.

Найбільший приріст експорту транспортно-експедиторських послуг спостерігався в 2018 році і становив 9,5%. Найменший показник - у 2016 р., коли експорт транспортно-експедиторських послуг знизився на 9,3%. В 2019 р. приріст знизився, проте все ще тримається на високому рівні порівняно з періодом 2016-2017 рр. Найбільшими експортерами транспортно-експедиторських послуг у 2015-2019рр. були такі країни, як США, ФРН, Франція, Сінгапур та Великобританія. До числа найбільших імпортерів увійшли США, Китай, ФРН, Індія та Франція. Найбільша частка міжнародних

транспортно-експедиторських послуг припадає саме на морський транспорт, а саме -54% від загального обсягу.

Було проаналізовано особливості здійснення діяльності підприємства ТОВ «КийАвіа Карго» та визначено вплив ряду зовнішніх факторів на здійсненням ним операцій з міжнародного експедирування вантажів. Характеризуючи динаміку показників рентабельності підприємства, відмітимо, що вони не мали визначеної тенденції. У 2015-2016 роках можна було спостерігати зниження показників рентабельності діяльності підприємства. Рентабельність активів збільшилась на 9,7%, власного капіталу - на 40,1%, наданих експедиційних послуг – на 3,8%. Показник рентабельності активів в 2019 році збільшився порівняно з 2018 на 17,7%. Значення рівня рентабельності власного капіталу в 2019 році зросло порівняно з 2018 роком на 67,5%. На міжнародну економічну діяльність підприємства найбільш негативний вплив мали соціальні фактори, зокрема пандемія коронавірусу.

Формування систем логістики в межах надання послуг з міжнародних експедиторських операцій на ТОВ «Кий Авіа Карго» передбачає ряд наступних особливостей: контроль за оформленням вантажу, в т.ч. дотримання усіх необхідних процедур для завантаження; необхідність дотримання митних формальностей на кордоні при перетині вантажу митної території інших країн; витримування встановлених часових графіків та маршрутів щодо переміщення вантажів. Рівень доходності міжнародних транспортних витрат виражає можливість цих витрат покриватися доходами від транспортної діяльності.

Було визначено основні заходи удосконалення організації міжнародної експедиторської діяльності ЗЕД на підприємстві ТОВ «КийАвіа Карго». До них можемо віднести: удосконалення інформаційної логістики шляхом впровадження елементів штучного інтелекту, що дасть змогу оптимізувати бізнес-процеси надання міжнародних транспортно-експедиторських послуг; удосконалення цінової політики у відносинах з постачальниками паливно-мастильних матеріалів (мотивація постачальників). Загальний обсяг бюджету на впровадження нової системи з управління логістичними процесами

засадах штучного інтелекту від компанії «UC Berkeley» складе 2175,4 тис.грн, включаючи вартість самої системи.

На основі отриманих результатів можемо стверджувати, що значення ефекту від здійснення організації міжнародної експедиторської діяльності без урахування покращень складе у 2020 році – 4861 тис.грн, у 2021 році – 5966 тис.грн, у 2022 році – 7321 тис.грн., у 2023 році – 8984 тис.грн. Показник ефективності організації міжнародної експедиторської діяльності складе у 2021-2023 рр. 1,06 пункти, а рентабельність витрат на міжнародні перевезення – 6,1%. Рівень ефективності організації міжнародної експедиторської діяльності складе у 2021 році 1,07 пункти, у 2022 році – 1,08 пункти, у 2023 році – 1,09 пункти. Приріст економічного ефекту у 2021 році складе 914 тис.грн, у 2022 році – 3500 тис.грн, у 2023 році – 7448 тис.грн.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Залізнюк В.П. Транспортно-логістичне забезпечення експортної діяльності підприємства / В.П. Залізнюк // Вісник ДОНУУ, 2016. - №2. – С. 100-107
2. Козак Ю.Г. Сутність та особливості міжнародних перевезень залізничним транспортом / Ю.Г. Козак // Вісник Одеського національного економічного університету, 2015. - №7. – С. 82-85
3. Марценюк Л.В. Огляд досвіду реформування провідних залізниць світу / Л.В. Марценюк // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського нац. ун-ту залізничного транспорту. - 2013. - Вип. 1 (43). - С.63-81.
4. Мельник О.Г. Перспективи покращення логістичного обслуговування у міжнародних пунктах пропуску для автомобільного сполучення / О.Г. Мельник, А.В. Тодощук, О.В. Муқан // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія «Менеджмент та підприємництво в Україні : етапи становлення і проблеми розвитку». - 2012. - № 748. - С. 182-189.
5. Охота В. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями / В. Охота // Галицький економічний вісник, ТНТУ, 2014. - № 1. - С. 35-41.
6. Петренко ОІ., та ін. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. / Петренко ОІ., Дереповська Т.В. // Ефективна економіка. – 2017. - №5. – [Електронний доступ]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>
7. Чебан О.Ю. Сутність та особливості міжнародних перевезень залізничним транспортом / О.Ю. Чебан // Вісник ЖТУ. – 2018. - №9. – URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/09/114.pdf>
8. Статистична дані Державної служби статистики України / Міжнародні перевезення. URL:[www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)



9. Public Transport Trends Report 2019: a global view on a redefined sector– [Електронний доступ]. – Режим доступу: <https://www.uitp.org/news/public-transport-trends-report-2019-a-global-view-on-a-redefined-sector/>

10. Європейська угода про міжнародні автомагістралі: ООН; Угода, Заява, Роз'яснення від 15.11.1975 [Електронний доступ]. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_046#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_046#Text)

11. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року ООН; Конвенція, Зразок, Правила від 14.11.1975 [Електронний доступ]. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_012#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text)

12. Конвенція про дорожній рух: ООН; Конвенція, Міжнародний документ від 08.11.1968 [Електронний доступ]. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_041#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text)

13. Artificial intelligence in transportation advantages, disadvantages & applications [Електронний ресурс]. – режим доступу: <https://www.online-sciences.com/robotics/artificial-intelligence-in-transportation-advantages-disadvantages-applications/#:~:text=The%20transportation%20can%20use%20Artificial,usage%20and%20an%20overall%20reduction>

## ДОДАТОК А

### ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ

суб'єкта малого підприємництва

Дата

КОДИ

(рік, місяць, число)

Підприємство: Товариство з обмеженою відповідальністю «Київ Авіа Карго»

Територія: Україна

Організаційно-правова

форма господарювання: товариство з обмеженою відповідальністю

Вид економічної діяльності: Інша

допоміжна діяльність у сфері транспорту

Середня кількість працівників, осіб: 436

Одиниця виміру: тис. грн з округленням до цілих

Адреса: 01054, м.Київ, вул. Дмитрівська, 1

за ЄДРПОУ

за КОАТУУ

за КОПФГ

за КВЕД

01.01.2020

31957289

52.29

1801006

1. Баланс

на 31 грудня 2019 р.

Форма № 1-  
м

Код за  
ДКУД

Актив	Код рядка	На початок звітнього року	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1389	1390
Основні засоби:	1010	2958	2349
первісна вартість	1011	7620	7533
знос	1012	4662	5184
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	3967	3333
Усього за розділом I	1095	8314	7072
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси:	1100	7281	4921
у тому числі готова продукція	1103	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	1357	8406
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	29	-
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	-	-
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-

Гроші та їх еквіваленти	1165	280	237
Витрати майбутніх періодів	1170	80	38
Інші оборотні активи	1190	1148	1586
Усього за розділом II	1195	10175	15188
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	18489	22260

Пасив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	2590	2590
Додатковий капітал	1410	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	2675	2941
Неоплачений капітал	1425	-	-
Усього за розділом I	1495	5265	5531
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595		
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	17836	19605
розрахунками з бюджетом	1620	19	760
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	27	33
розрахунками з оплати праці	1630	60	68
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	701	726
Усього за розділом III	1695	18643	21192
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
Баланс	1900	18489	22260

2. Звіт про фінансові результати  
за 2019 р.

Форма

№ 2-м

1801007

Код за  
ДКУД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	65427	45951
Інші операційні доходи	2120	1968	7025
Інші доходи	2240	55	221
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	67450	53197
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	54613	38926
Інші операційні витрати	2180	8713	14110
Інші витрати	2270	1278	1778
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	64604	54814
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	2846	-1617
Податок на прибуток	2300	512	-291
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	2334	-1326

Керівник

Гринько Костянтин  
Васильович

Головний бухгалтер

Федорчук Юрій Григорович

**ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ**  
суб'єкта малого підприємництва

Дата (рік, місяць, число)

КОДИ

Підприємство: Товариство з обмеженою відповідальністю «Кий Авіа Карго»

01.01.2019

Територія: Україна

за  
ЄДРПОУ

31957289

Організаційно-правова

за  
КОАТУ  
У

форма господарювання: товариство з обмеженою відповідальністю

за  
КОПФГ

52.29

Вид економічної діяльності: Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту

за КВЕД

Середня кількість працівників, осіб: 422

Одиниця виміру: тис. грн з округленням до цілих

Адреса: 01054, м.Київ, вул. Дмитрівська, 1

1801006

1. Баланс

Форма  
№ 1-м

Код за  
ДКУД

на 31 грудня 2018 р.

Актив	Код рядка	На початок звітнього року	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1389	1389
Основні засоби:	1010	3958	2958
первісна вартість	1011	8385	7620
знос	1012	4427	4662
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	3762	3967
Усього за розділом I	1095	9109	8314
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси:	1100	6484	7281
у тому числі готова продукція	1103	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	7686	1357
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	3	29
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	-	-
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-

Гроші та їх еквіваленти	1165	25	280
Витрати майбутніх періодів	1170	25	80
Інші оборотні активи	1190	409	1148
Усього за розділом II	1195	14632	10175
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	23741	18489

Пасив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	2590	2590
Додатковий капітал	1410	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	3054	2675
Неоплачений капітал	1425	-	-
Усього за розділом I	1495	5644	5265
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення			
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	20359	17836
розрахунками з бюджетом	1620	193	19
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	18	27
розрахунками з оплати праці	1630	63	60
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	1006	701
Усього за розділом III	1695	21639	18643
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
Баланс	1900	23741	18489

2. Звіт про фінансові результати  
за 2018 р.

Форма № 2-м

1801007

Код за  
ДКУД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	45951	50390
Інші операційні доходи	2120	7025	4846
Інші доходи	2240	221	11
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	53197	55247
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	38926	41252
Інші операційні витрати	2180	14110	10996
Інші витрати	2270	1778	959
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	54814	53207
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	-1617	2040
Податок на прибуток	2300	-291	367
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	-1326	1673

Керівник

Головний бухгалтер

Гринько Костянтин  
Васильович

Федорчук Юрій  
Григорович

**ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ**  
суб'єкта малого підприємництва

Дата (рік, місяць, число)

КОДИ

Підприємство: Товариство з обмеженою відповідальністю «Кий Авіа Карго»

01.01.2018

Територія: Україна

за  
ЄДРПОУ

31957289

Організаційно-правова

за  
КОАТУ  
У

форма господарювання: товариство з обмеженою відповідальністю

за  
КОПФГ

52.29

Вид економічної діяльності: Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту

за КВЕД

Середня кількість працівників, осіб: 418

Одиниця виміру: тис. грн з округленням до цілих

Адреса: 01054, м.Київ, вул. Дмитрівська, 1

1801006

1. Баланс

Форма  
№ 1-м

Код за  
ДКУД

на 31 грудня 2017 р.

Актив	Код рядка	На початок звітнього року	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1650	1389
Основні засоби:	1010	4648	3958
первісна вартість	1011	8333	8385
знос	1012	3685	4427
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	5251	3762
Усього за розділом I	1095	11549	9109
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси:	1100	7616	6484
у тому числі готова продукція	1103	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	965	7686
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	418	3
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	-	-
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-



Гроші та їх еквіваленти	1165	15	25
Витрати майбутніх періодів	1170	30	25
Інші оборотні активи	1190	739	409
Усього за розділом II	1195	9783	14632
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	21332	23741

Пасив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	2590	2590
Додатковий капітал	1410	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	2818	3054
Неоплачений капітал	1425	-	-
Усього за розділом I	1495	5408	5644
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення			
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	18787	20359
розрахунками з бюджетом	1620	82	193
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	23	18
розрахунками з оплати праці	1630	62	63
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	182	1006
Усього за розділом III	1695	19135	21639
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
Баланс	1900	21332	23741

2. Звіт про фінансові результати  
за 2017 р.

Форма № 2-м

1801007

Код за  
ДКУД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	50390	57445
Інші операційні доходи	2120	4846	9605
Інші доходи	2240	11	296
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	55247	67346
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	41252	47745
Інші операційні витрати	2180	10996	10419
Інші витрати	2270	959	8469
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	53207	66633
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	2040	713
Податок на прибуток	2300	367	128
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	1673	585

Керівник

Головний бухгалтер

Гринько Костянтин  
Васильович

Федорчук Юрій  
Григорович

**ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ**  
суб'єкта малого підприємництва

Дата (рік, місяць, число)

КОДИ

Підприємство: Товариство з обмеженою відповідальністю «Кий Авіа Карго»

01.01.2017

Територія: Україна

за ЄДРПОУ

31957289

Організаційно-правова

за  
КОАТУ  
У

форма господарювання: товариство з обмеженою відповідальністю

за  
КОПФГ

52.29

Вид економічної діяльності: Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту

за КВЕД

Середня кількість працівників, осіб: 412

Одиниця виміру: тис. грн з округленням до цілих

Адреса: 01054, м.Київ, вул. Дмитрівська, 1

1801006

1. Баланс

Форма  
№ 1-м

Код за  
ДКУД

на 31 грудня 2016 р.

Актив	Код рядка	На початок звітнього року	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1535	1650
Основні засоби:	1010	4323	4648
первісна вартість	1011	7750	8333
знос	1012	3427	3685
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	4617	5251
Усього за розділом I	1095	10475	11549
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси:	1100	7100	7616
у тому числі готова продукція	1103	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	814	965
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	225	418
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	-	-
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-

Гроші та їх еквіваленти	1165	12	15
Витрати майбутніх періодів	1170	21	30
Інші оборотні активи	1190	881	739
Усього за розділом II	1195	9053	9783
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	19528	21332

Пасив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	2590	2590
Додатковий капітал	1410	-	-
Резервний капітал	1415	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	2117	2818
Неоплачений капітал	1425	-	-
Усього за розділом I	1495	4707	5408
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення			
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	14116	18787
розрахунками з бюджетом	1620	101	82
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	20	23
розрахунками з оплати праці	1630	62	62
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	550	182
Усього за розділом III	1695	14849	19135
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
Баланс	1900	19528	21332

2. Звіт про фінансові результати  
за 2016 р.

Форма № 2-м

1801007

Код за  
ДКУД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	57445	52275
Інші операційні доходи	2120	9605	9185
Інші доходи	2240	296	110
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	67346	61570
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	47745	43473
Інші операційні витрати	2180	10419	8603
Інші витрати	2270	8469	6424
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	66633	58500
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	713	3070
Податок на прибуток	2300	128	553
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	585	2517

Керівник

Головний бухгалтер

Гринько Костянтин  
Васильович

Федорчук Юрій  
Григорович

**ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ**  
суб'єкта малого підприємництва

Дата (рік, місяць, число)

КОДИ

Підприємство: Товариство з обмеженою відповідальністю «Кий Авіа  
Карго»

01.01.2016

Територія: Україна

за  
ЄДРПОУ

31957289

Організаційно-правова

за  
КОАТУ  
У

форма господарювання: товариство з обмеженою  
відповідальністю

за  
КОПФГ

52.29

Вид економічної діяльності: Інша допоміжна  
діяльність у сфері транспорту

за КВЕД

Середня кількість працівників, осіб: 395

Одиниця виміру: тис. грн з округленням до цілих

Адреса: 01054, м.Київ, вул. Дмитрівська, 1

1801006

1. Баланс

Форма  
№ 1-м

Код за  
ДКУД

на 31 грудня 2015 р.

Актив	Код рядка	На початок звітнього року	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1592	1535
Основні засоби:	1010	4485	4323
первісна вартість	1011	8041	7750
знос	1012	3556	3427
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-
Інші необоротні активи	1090	4934	4617
Усього за розділом I	1095	11012	10475
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси:	1100	7358	7100
у тому числі готова продукція	1103		
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	890	814
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	322	225
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	-	-
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-

Гроші та їх еквіваленти	1165	14	12
Витрати майбутніх періодів	1170	26	21
Інші оборотні активи	1190	814	881
Усього за розділом II	1195	9422	9053
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		
Баланс	1300	20434	19528

Пасив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	2590	2590
Додатковий капітал	1410		
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	2454	2117
Неоплачений капітал	1425		
Усього за розділом I	1495	5044	4707
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення			
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	16363	14116
розрахунками з бюджетом	1620	92	101
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625	21	20
розрахунками з оплати праці	1630	62	62
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	366	550
Усього за розділом III	1695	16904	14849
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	20434	19528

2. Звіт про фінансові результати  
за 2015 р.

Форма № 2-м

1801007

Код за  
ДКУД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3,0	4,0
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	52275	47048
Інші операційні доходи	2120	9185	8267
Інші доходи	2240	110	99
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	61570	55413
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	43473	39126
Інші операційні витрати	2180	8603	7743
Інші витрати	2270	6424	5782
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	58500	52650
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	3070	2763
Податок на прибуток	2300	553	497
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	2517	2266

Керівник

Головний бухгалтер

Гринько Костянтин  
Васильович

Федорчук Юрій  
Григорович