

Київський національний торговельно-економічний університет
Кафедра міжнародних економічних відносин

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА (ПРОЕКТ)

на тему:

**«Організація та планування міжнародних транспортних операцій
(на матеріалах ТОВ «ЕвроТек Сервіс»)»**

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

Олійник С.М.

*підпис
студента*

Науковий керівник
професор
д.е.н.

Онищенко В.П.

підпис керівника

Гарант освітньої програми
доцент
д.е.н.

Студінська Г.Я.

підпис керівника

Київ 2018

АНОТАЦІЯ

Олійник С.М. «Організація та планування міжнародних транспортних операцій».

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

Випускна кваліфікаційна робота містить теоретико-методологічні засади управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства та пропозиції щодо підвищення ефективності надання послуг з міжнародних транспортних операцій. В роботі проведено ґрунтовний аналіз фінансового стану ТОВ «ЕвроТек Сервіс» та виявлено напрямки і масштаби реалізації його потенціалу як суб'єкта міжнародної діяльності. Проведений аналіз дозволив сформулювати пропозиції щодо механізмів удосконалення системи управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства ТОВ «ЕвроТек Сервіс» з урахуванням запропонованих заходів та рекомендацій.

Ключові слова: міжнародні транспортні операції, міжнародні перевезення, надання послуг, управління підприємством.

SUMMARY

Oliinyk S.M. "Organization and planning of international transport operations".

Graduation qualifying work for obtaining an educational master's degree in specialty 073 "Management of foreign economic activity". Kyiv National University of Trade and Economics, 2018.

The final qualification paper contains theoretical and methodological principles of management of foreign economic activity of the enterprise and suggestions on increasing the efficiency of providing services in international

transport operations. A thorough analysis of the financial state of EuroTek Service LLC was carried out and the directions and extent of realization of its potential as a subject of international activity were revealed. The analysis allowed to formulate suggestions on the mechanisms of improvement of the system of management of foreign economic activity of the enterprise LLC "EuroTek Service LLC" taking into account the proposed measures and recommendations.

Key words: international transport operations, international transportations, provision of services, enterprise management.

Об’єктом дослідження - є процес організації та планування міжнародних транспортних операцій підприємства.

Предметом дослідження - удосконалення організації та планування міжнародних транспортних операцій ТОВ «ЕвроТек Сервіс».

Підприємство, за матеріалами якого виконано випускну кваліфікаційну роботу – ТОВ «ЕвроТек Сервіс», м. Київ.

Мета роботи – дослідження та удосконалення процесу управління зовнішньоекономічною діяльністю ТОВ «ЕвроТек Сервіс».

Методи дослідження – в процесі роботи були використані різні методи дослідження. При дослідженні теоретичних джерел для аналізу особливостей управління ЗЕД та при формуванні висновків використовувалися загальнонаукові методи дослідження, зокрема: аналізу і синтезу, економіко-математичні методи застосовувалися для аналізу ефективності системи управління ЗЕД, графічні методи використовувалися для наочного представлення описаної інформації. Такі методи як: статистичних групувань, узагальнення, середніх величин, експертних оцінок, економіко-математичні методи – використовувались здебільшого при дослідженні стану зовнішньоекономічної діяльності підприємства, аналізі ефективності імпорتنих операцій.

У вступі обґрунтовано актуальність теми, виявлено ступінь її розкриття в економічній літературі вітчизняними і зарубіжними науковцями; сформульовано мету, завдання, об'єкт, предмет дослідження та окреслено практичну значущість роботи.

У першому розділі «ТЕОРЕТИЧНО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ» визначено поняття сутності міжнародних транспортних операцій та їх класифікація та охарактеризовано основні фактори розвитку міжнародних транспортних операцій, досліджено чинники, що визначають його ефективність, розглянуто методичні підходи до оцінки ефективності.

У другому розділі «ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА СТАН МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ НА ТОВ «ЕВРОТЕК СЕРВІС»» проаналізовано фінансово-господарський стан ТОВ «ЕвроТек Сервіс», здійснено оцінку зовнішньоекономічної діяльності підприємства, а також здійснений аналіз ефективності організації міжнародних транспортних операцій підприємства за різними групами та надана оцінка географічної структури операцій підприємства.

У третьому розділі «ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ ТОВ «ЕВРОТЕК СЕРВІС»» наведено міжнародна практика регулювання транспортних операцій та її дотримання підприємством, визначені та обґрунтовані напрями удосконалення організації міжнародних транспортних операцій підприємства, у тому числі перспективи покращення підвищення ефективності надання послуг з транспортних перевезень на міжнародному та вітчизняному ринку.

Висновки окреслюють теоретичне узагальнення і вирішення наукової проблеми, сутність якої полягає у комплексному дослідженні, оцінці та розробці пропозицій по удосконаленню надання транспортних послуг з міжнародних транспортних операцій. Практична реалізація наданих пропозицій у діяльності ТОВ «ЕвроТек Сервіс» полягає в ефективному використанні виявлених напрямів удосконалення підприємства для

підвищення ефективності надання послуг з міжнародних перевезень та, як наслідок, підвищенні чистого доходу підприємства

ЗМІСТ

ВСТУП.....	8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ	
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ.....	11
1.1 Сутність, системна класифікація міжнародних транспортних операцій...	11
1.2 Фактори розвитку міжнародних транспортних операцій.....	19
1.3 Методичні засади до оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій.....	28
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА СТАН	
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ НА ТОВ	
«ЄВРОТЕК	
СЕРВІС».....	40
2.1. Аналіз фінансово-господарської діяльності ТОВ «ЕвроТек Сервіс».....	40
2.2. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності та організації міжнародних транспортних операцій ТОВ «ЕвроТек Сервіс».....	50
2.3. Оцінка ефективності організації міжнародних транспортних операцій ТОВ «ЕвроТек Сервіс»	56
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ	
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ ТОВ «ЄВРОТЕК	
СЕРВІС»	63
3.1. Міжнародна практика регулювання транспортних операцій та її дотримання ТОВ «ЄВРОТЕК СЕРВІС».....	63
3.2. Визначення та обґрунтування напрямів удосконалення організації міжнародних транспортних операцій підприємства.....	70
3.3. Перспективний план (дорожня карта) удосконалення організації міжнародних транспортних операцій підприємства.....	80
ВИСНОВКИ.....	87
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	89
ДОДАТКИ.....	93

ВСТУП

На сучасному етапі економічна система розвивається в умовах стійких міжнародних процесів. В цих умовах виняткову роль у сфері міжнародного транспортного забезпечення грає транспортні операції, які здійснюються під час перевезення більшої частини всіх зовнішньоторговельних вантажів чи руху пасажирів. Основними суб'єктами, що обслуговують міжнародні транспортні операції є транспортні компанії, які здійснюють свою діяльність в умовах жорсткої конкуренції. Посилення конкуренції на міжнародному ринку транспортних операцій вимагає визначення нових пріоритетних напрямків підвищення ефективності діяльності компаній на міжнародному ринку перевезень, залучення нових експортних, імпорتنих та транзитних потоків, впровадження нових видів надання послуг.

Актуальність теми обумовлена тим, що сучасні умови світової економічної системи призводять до неминучого підвищення вимог щодо складу, якості та вартості міжнародних транспортних операцій, що супроводжують перевезення різними видами транспорту. У зв'язку з цим, очевидним стає той факт, що вітчизняні транспортні компанії, змушені вдосконалювати свою діяльність, щоб мати можливість вступати в конкурентну боротьбу між собою та з іноземними компаніями не тільки на території країни, а й на зовнішньому ринку транспортних операцій.

Дослідженням діяльності підприємств пов'язані з міжнародними транспортними операціями присвячені праці Л.В.Мезіної, Н.І.Хомякової, В.А. Виговського, О.І. Ісаєва, І.М. Петрова, І.Ф. Переверзєвої, Є.Н. Тимощука, Д.В. Зеркалова. У роботах цих авторів виявлені особливості здійснення міжнародних транспортних операцій та розглянуті особливості організації діяльності та основні функції учасників міжнародного ринку перевезень.

Метою роботи є дослідження особливостей надання міжнародних транспортних операцій на міжнародному ринку перевезень та визначення

шляхів удосконалення зовнішньоекономічної діяльності транспортних компаній.

Для досягнення поставленої мети були визначені наступні завдання:

- визначити сутність поняття міжнародні транспортні операції;
- надання послуг з транспортних операцій на міжнародному ринку транспортних послуг;
- представити сучасну класифікацію міжнародних транспортних операцій;
- визначити методичні підходи щодо оцінки діяльності транспортних компаній;
- розглянути організаційно-економічну структуру товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс»;
- проаналізувати основні економічні показники та показники зовнішньоекономічної діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс»;
- розробити можливі шляхи підвищення ефективності діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» на міжнародному ринку надання транспортних операцій.

Об’єкт дослідження – процеси організації та планування міжнародних транспортних операцій підприємства.

Предмет дослідження – удосконалення організації та планування міжнародних транспортних операцій ТОВ «ЕвроТек Сервіс».

Методи дослідження. Методологічною основою дипломної роботи є теоретичні положення економічної науки та праці вчених-економістів в галузі здійснення міжнародних транспортних операцій. При здійсненні даного дослідження були використані методи теоретичного узагальнення, статистичного та системного аналізу, прийоми порівняльного аналізу, методи прогнозування. Робота виконана з використанням офісного пакету MS Office - Microsoft Word.

Інформаційною базою дослідження є звіти товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс», закони та інші нормативно-правові документи, наукова та монографічна література, Інтернет джерела.

Практичне значення отриманих результатів полягає у можливому використанні менеджментом товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» для подальшої розробки заходів з удосконалення діяльності на міжнародному ринку надання послуг з транспортних операцій.

Структура й обсяг роботи. Дипломна робота складеться з вступу, трьох розділів, висновків. Повний обсяг роботи складає 92 сторінки, у тому числі 14 таблиць та 2 рисунків, список використаних джерел із 53 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ

1.1 Сутність, системна класифікація міжнародних транспортних операцій.

Міжнародні транспортні операції охоплює всю сукупність операцій, які становлять зміст процесу доставки товару від місця його виготовлення до місця споживання. Вибір транспортного засобу і безпосередньо перевезення є основною складовою процесу транспортування вантажу, але процесу переміщення товарів передуює підготовка товару до перевезення, доставка його до магістральних видів транспорту, вантажні роботи в пунктах відправлення. Завершальними етапами є розвантажувальні роботи в пунктах призначення і здача вантажу одержувачу з передачею документів.

Міжнародні транспортні операції - це сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії і складають єдину міжнародну транспортну систему, що об'єднує операції, пов'язані з виробництвом і обсягом продукції на світовому ринку.

В процесі транспортного обслуговування виникає необхідність проведення додаткових операцій. У міжнародній практиці найбільшого поширення набули такі транспортно-експедиторські операції, як експедирування вантажів, перепакування, перемаркування й комплектація навантажувальних партій, посередництво в укладенні договору перевезення вантажу, послуги з митного, санітарного оформлення відправки товарів, страхування вантажів, організація навантаження-розвантаження і зберігання вантажів, оформлення з

перевізником актів про недопоставки і надлишки товару, псування і пошкодження вантажу або тари, сприяння розрахунками між покупцем і продавцем.

Отже, міжнародні транспортні операції покликані забезпечити регулярність, надійність, швидкість, ритмічність доставки товарів від виробника до покупця з найменшими витратами. Особливістю транспортних операцій у зовнішньоекономічній діяльності є схильність його продукції - транспортної послуги - впливу всіх факторів, що характеризують розвиток ринкової економіки, серед яких - співвідношення попиту і пропозиції на перевезення вантажів, стан політичних та економічних відносин різних держав, коливання цін на паливо та інші фактори, в якому беруть участь всі види транспортних засобів: морські

При здійсненні міжнародних економічних операцій транспорт забезпечує переміщення товарів (вантажів) і людей (пасажирів) між двома або більше країнами, тобто в міжнародних напрямках.

У світі не існує особливого, відокремленого від національних транспортних систем міжнародного транспорту, призначеного виключно для міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Міжнародні транспортні операції обслуговуються національними перевізниками різних країн, використовуючи для цього свій рухомий склад (морські та річкові судна, літаки, вагони, автомобільний транспорт), а також транспортні мережі (залізничні, автомобільні, річкові, повітряні) і транспортні вузли (морські та річкові порти, аеропорти, залізничні станції, автостанції, вантажні та пасажирські термінали), що відносяться до транспортних систем окремих країн.

За звичайних умов процес транспортування товару або пасажирів у міжнародних операціях включає [1, с.16]:

- I. від внутрішнього пункту виробництва чи початкової точки до прикордонного пункту (порту) країни-продавця (приймаючої);

- II. міжнародну транзитну або морську перевезення від пункту (порту) до прикордонного пункту (порту) країни-покупця (якщо країни-партнери не мають спільної сухопутного кордону);
- III. транспортування від прикордонного пункту до внутрішнього пункту споживання чи точки кінцевої доставки.

Під транспортними операціями в їх безпосередньому значенні розуміється забезпечення перевезення вантажу на ділянках I, II, III. Данні операції здійснюються за договором вантажовласників з перевізниками відповідних видів транспорту, до якого відносяться транспортні засоби і додаткові пристрої, що належать транспортним організаціям, які допомагають у здійсненні транспортних операціях і надаються за договорами вантажовласникам.

Транспортні операції вважаються міжнародними, якщо вони пов'язані з переміщенням зовнішньоторговельних вантажів з країни-продавця до країни-покупця ділянках маршруту, яких перетинається прикордонними пунктами. Правовідносини, у таких міжнародних транспортних операціях між відправниками та одержувачами вантажів чи перевізниками пасажирів, а також між ними і перевізниками, мають міжнародний характер.

Здійснюючи міжнародні транспортні операції, перевізники надають вантажовласникам транспортні послуги, які є специфічним товаром міжнародної торгівлі. Міжнародні транспортні послуги продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках. Ціни транспортних послуг та інші умови їх надання в одних випадках є однією з умов переговорів між зацікавленими сторонами, чи встановлюються самими перевізниками [2, с.199].

До міжнародних транспортних операцій відносять також і перевезення пасажирів в повідомленнях між різними державами. Послуги з доставки пасажирів у міжнародних повідомленнях продаються і купуються на відповідних транспортних ринках. Важливу роль при цьому відіграють організації які зв'язані з туристичним бізнесом, і які мають тісні зв'язки з

підприємствами повітряного, морського, річкового, автомобільного та залізничного транспорту.

Таким чином, послуги з перевезень вантажів і пасажирів є предметом купівлі-продажу на різних міжнародних транспортних ринках. Країни, що у міжнародних економічних зв'язках, продаючи і купуючи через свої транспортні, туристичні та інші організації, які надають транспортні послуги, здійснюють їх експорт та імпорт.

Важливим елементом є те що міжнародні транспортні операції продовжують процес виробництва. При цьому транспорт як би продовжує процес виробництва товару в межах сфери обігу, додаючи до його початкової вартості (ціні), вартість (ціну) виробленої транспортної продукції під час переміщення.

Залежно від конкретних видів транспорту, що використовуються в перевезеннях, розрізняють: водні, повітряні, залізничні, автомобільні і трубопровідні повідомлення.

Перш за все розрізняють вантажні і пасажирські міжнародні транспортні операції, місце відправлення і місце призначення знаходяться на територіях різних держав або ж саме переміщення здійснюється по території іноземної держави, а також інші аналогічні ситуації. Під даною класифікацією слід розуміти що деякі види транспорту є не ефективні в перевезенні пасажирів, а деякі у транспортуванні вантажів [3, с. 194].

Також міжнародні транспортні операції відрізняються від періодичності: бувають регулярними (лінійними) і нерегулярними (чартерними). За кількістю використовуваних транспортних засобів розрізняють перевезення прямого (окремими видами транспорту) і змішаного сполучення (використовуються два і більше видів транспорту) [4, с.31].

За характером перевезення на території іноземної держави виділяють перевезення сусідські (в сусідні країни); транзитні (маршрут проходить через проміжні країни), наскрізні (наприклад якщо пункти відправлення та призначення в одній країні, але шлях перетинає іншу країну).

З урахуванням транспортної характеристики вантажу можуть бути перевезення сухих і наливних вантажів.

Залежно від складу учасників перевізного процесу перевезення поділяються на здійснювані виробником товару, продавцем або покупцем, перевізником або посередником.

В залежності від конкретних видів транспорту, які у перевезеннях, розрізняють морські, річкові, повітряні, залізничні, автомобільні та трубопровідні повідомлення. Це так звані прямі міжнародні повідомлення, обслуговуються одним видом транспорту. У тих випадках, коли при міжнародному перевезенні вантажів або пасажирів послідовно використовуються два або більше видів транспорту, мають місце змішані повідомлення. Якщо така перевезення оформлена одним транспортним документом, що покриває все що у ній види транспорту, вона називається прямий змішаною.

У сфері міжнародного переміщення товарів лідером є морський транспорт, останнім часом конкуренцію становить йому повітряний транспорт, який в свою чергу лідирує в пасажирських перевезеннях. Також при переміщенні пасажирів важливу роль відіграють залізничний і автомобільний транспорт [5, с. 27].

Основний обсяг вантажообігу світової зовнішньої торгівлі припадає на **міжнародні морські перевезення** - майже 60%. До транспортних засобів морського флоту відносяться судна для перевезення генеральних вантажів (в ящиках, мішках, коробках та іншій упаковці), поки ще є основним типом суден для перевезення вантажів між невеликими портами в усьому світі. Вантажі розміщуються в трюмах, обладнаних вентиляційними пристроями і протипожежними системами. Також засобом морського флоту є контейнеровози, які мають трюми, що допускають перевезення стандартних контейнерів. Типове судно вантажопідйомністю 60000 тонн може транспортувати 2000 шестиметрових контейнерів. Ліхтеровози представляють собою систему, що включає велику судно - плавбази, що перевозить декілька

десятьків малих суден, які можуть входити в гирла річок і за рахунок опадів (не більше 4 м) підходити до будь-яких мілководним причалів.

Судна ролкерні типу дають можливість автомобілям, тягачів в'їжджати через ніс або корму. Ролкери є зручною формою взаємодії різних видів транспорту, при якій автомобілі не розвантажуються і перевалка вантажів відсутній.

На ролкери можна вантажити всі види автомобілів. Поромна переправа дозволяє також без перевантаження транспортувати до 100 вагонів одночасно [6, с. 20].

Для перевезення сирової нафти та інших наливних вантажів використовуються танкери з різною вантажопідйомністю. Найбільшу трудність використовують порти великотоннажних танкерів і супертанкерів. Для них необхідно спорудження спеціальних портів з глибоководними підходами, а також терміналів з великими ємностями для перекачування вантажу.

Річковий транспорт (внутрішній водний транспорт) - транспорт, який здійснює перевезення вантажів і пасажирів судами внутрішніми водними шляхами, як з природничих (річки, озера), так і по штучним (канали, водосховища). Головною перевагою річкового транспорту є низька собівартість перевезень; завдяки їй він продовжує займати важливе місце в транспортній системі, незважаючи на низькі швидкості і сезонність.

У той же час частка перевезень пасажирів річковим транспортом дуже низька. Пов'язано це з тим, що, будучи дуже дешевим при низьких швидкостях (20-30 км / ч), собівартість перевезень річковим транспортом значно збільшується при перевезеннях зі швидкостями в 50-60 км / ч, які дозволяють конкурувати з іншими видами транспорту (автомобільним та залізничним).

Слід зазначити що морський та річковий транспорт є самим тихохідним та нерідко схильний до впливу погоди.

Вартість перевезення водним транспортом громіздких швидкопсувних товарів невисокої вартості типу піску, кам'яного вугілля, зерна, нафти, металевих руд дуже мала, тому для цього використовують залізничний транспорт.

Залізниці є найбільш рентабельним видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом кам'яного вугілля, руди, піску, сільськогосподарської та лісової продукції - на далекі відстані. Транспортні компанії, що пов'язані з залізничними дорогами, розробляють і застосовують нове обладнання для більш ефективної вантажообробки окремих категорій товарів, платформи для перевезення автомобільних причепів, надаються послуги в дорозі, такі як переадресування вже відвантажених товарів в інший пункт призначення прямо на маршруті і обробка товарів у ході перевезення [7, с. 31].

Важливим фактором в залізничних перевезеннях є наявність або відсутність таких під'їзних шляхів. Різноманітність рухомого складу, що є на сьогоднішній день, дозволяє перевозити практично будь-який вид вантажу, основними типами є, у свою чергу кожен тип вагона має кілька різновидів, які відрізняються між собою технічними характеристиками (за вантажопідйомністю, способом вивантаження, власній вазі, довжині і т.д.) залежно від виду вантажу, для якого вони призначені:

- криті вагони - це універсальні призначені для транспортування генеральних вантажів, деяких сипких, тих, що потребують захисту від атмосферних опадів;
- напів-вагони. Вони є підходящими для сипучих вантажів, які не схильні до впливу погодних умов. Додатково дозволяють механізувати процес завантаження чи розвантаження;
- платформи. Зручні для перевезення негабаритних вантажів, довгомірних виробів, спеціальної техніки, автомобілів, контейнерів, а також насипних вантажів, що не вимагають захисту від опадів. Платформи бувають універсальні, фітингові (для контейнерів), платформи для перевезення лісу, пиломатеріалів зі спеціальною внутрішньою конструкцією, що запобігає зміщенню вантажу;

- цистерни. Вагони-цистерни призначені для перевезення рідин (нафтопродукти, олії, різні хімічні речовини тощо), скрапленого газу. Також в такого типу вагонах перевозять борошно, цемент.
- ізотермічні вагони. Вагони - термоси в своїй конструкції мають додаткову теплоізоляційну обшивку, за рахунок якої підтримується необхідна температура вантажу під час перевезення вантажів залізничним транспортом;
- вагони - думпкари. Думпкари призначені для транспортування та автоматизованого вивантаження сипучих матеріалів, таких як щебінь, пісок, ґрунт, вугілля, руди і т.д, сконструйовані таким чином, що при розвантаженні автоматично нахиляється вагон і перекидається борт.

Вантажний автотранспорт постійно збільшує свою частку в перевезеннях. Цей вид перевезень надзвичайно гнучкий щодо маршрутів і графіків руху. Вантажівки в змозі перевозити товар "від дверей до дверей", позбавляючи відправника від необхідності зайвих перевезень. Вантажівки - рентабельний вид транспорту для перевезення на невеликі відстані дорогих товарів. У багатьох випадках автотранспортні тарифи конкурентно порівнянні з тарифами залізниць, але при цьому вантажівки зазвичай забезпечують більш високу оперативність послуг, що надаються.

Для руху безрейкових видів транспорту досить будь-якій рівній твердій поверхні. При регулярному русі дороги утворюються самі собою, проте, в більшості випадків їх доводиться будувати спеціально і покривати шаром асфальтобетону або іншого відповідного матеріалу. Дороги без твердого покриття сильно порожать в суху погоду, а під час дощів і особливо весняного танення снігів розкисають.

Трубопроводи - специфічний засіб транспортування рідких чи газоподібних вантажі від місця видобування до ринків. Більшість трубопроводів використовуються власниками для транспортування їхніх власних продуктів.

Основний тип вантажів - рідкі (нафта, нафтопродукти) або газоподібні (аміак, етанол, інші хімічні елементи). Нафтопроводи і газопроводи транспортують ці

продукти на великі відстані короткої лінією з найменшими втратами. Труби укладають на землі або під землею, а також на естакадах. Рух вантажу здійснюють насосні або компресорні станції. Транспортування нафтопродуктів нафтопроводами обходиться дешевше, ніж залізницею, але трохи дорожче, ніж по воді. Він не вимагає великої кількості персоналу.

Повітряний транспорт - набуває все більшої значущості. Хоча тарифи вантажних авіап перевезень набагато вище залізничних або автомобільних тарифів, транспортування по повітрю виявляється ідеальною в тих випадках, коли основне значення має швидкість або коли необхідно досягти віддалених ринків. Серед найбільш часто доставляються повітрям вантажів, що швидко псуються (такі, як свіжа риба, живі квіти) і не громіздкі вироби високої вартості (такі, як прилади, ювелірні вироби), особливо цінні вантажі або пошта. Використання авіаційного транспорту дозволяє знизити необхідний рівень товарних запасів, зменшити число складів, скоротити витрати на упаковку, с. 31].

Основна сфера застосування повітряного транспорту - пасажирські перевезення на відстанях понад тисячу кілометрів. Також здійснюються і вантажні перевезення, але їх частка дуже низька. У таких випадках, коли в місці посадки відсутній аеродром використовують не літаки, а вертольоти, які не потребують посадковій смугі.

Вибираючи засіб доставки конкретного товару, відправники беруть до уваги до шести факторів швидкість, частота відправок, надійність, перевізні здатність, доступність та вартість.

Не варто забувати і про контейнеризацію вантажів. Контейнеризація - це завантаження товару в ящики або трейлери, які легко перевозити з одного виду транспорту на інший. Завдяки контейнеризації відправники вдаються до одночасного використання двох або більше видів транспорту. Будь змішаний вид транспортування забезпечує відправнику певні вигоди.

Таким чином, в міжнародному транспортному процесі крім вантажовласників і перевізників беруть участь різні господарюючі суб'єкти, включаючи

операторів вантажних терміналів в портах і на станціях. При міжнародних перевезеннях, особливо готової продукції та напівфабрикатів, вантаж багаторазово послідовно переходить від перевізників до операторів терміналів, від них знову до перевізників і т.д. Одночасно змінюються і суб'єкти відповідальності за вантаж.

1.2 Фактори розвитку міжнародних транспортних операцій.

Одним із завдань логістики в галузі транспортування є вибір виду транспорту. Рішення даного завдання здійснюється з урахуванням ряду факторів об'єктивного і суб'єктивного характеру, до яких можна віднести [9, с. 524]:

- економічні чинники - насамперед, це рівень витрат на транспортування, час доставки і схоронність перевезених товарів;
- природно-географічні умови, що забезпечують можливість здійснення будь-якого виду сполучення з урахуванням місця розташування постачальників і споживачів;
- характер пред'являються до транспортування товарів і виконуваних послуг;
- універсальність або спеціалізація транспортних засобів, використовуваних для доставки товарів;
- рівень розвитку економічних взаємин партнерів, що беруть участь у формуванні ланцюга поставок;
- правовий режимом міжнародної та національної торгівлі та діяльності транспортних компаній різних видів транспорту;
- ступінь впливу на навколишнє середовище, екологічну безпекою;
- історичні умови і традиції розвитку повідомлень та ін.

У кожному конкретному випадку вибору виду транспорту перераховані вище фактори піддаються логічному аналізу, за результатами якого і робиться вибір.

Починаючи з самого популярного виду транспорту у світі - морського. Він має переваги у низьких витратах на доставку, завдяки використанню океанських та морських течій. Висока продуктивність транспортного засобу забезпечується

за рахунок великої вантажопідйомності та безперервній роботі в 24 години на добу.

З недоліків - це низька швидкість, та порівняно невелика частота руху, так як максимально ефективно перевозити велику кількість вантажу і тільки відразу. Необхідність ретельної упаковки вантажу у контейнери, та встановлення їх на транспорт забирає певну кількість часу. Жорсткий прив'язки до об'єктів портової інфраструктури і залежність від режиму роботи портів. Складність роботи в північних районах через замерзання портів та використання льодоколів для створення маршрутів.

Річковий чи внутрішній водний транспорт - має високу провізна спроможність річкових шляхів сполучення, и через це несе низькі витрати на транспорті операції. Можливість перевозити значні обсяги и масі вантажів так само як і морський транспорт.

Недоліки річковий транспорт має - це сезонність роботи на більшості річок світу, та розбіжність розташування річкових шляхів з напрямком вантажопотоків, та основними ринками. Для ефективного використання і будівництва каналів необхідна певна кількість гідротехнічних споруд. Як і морський транспорт має дуже низьку швидкість доставки.

Залізничний транспорт має швидку доставку, яка не залежить від кліматичних умов, велика вантажопідйомність зумовлює порівняно низькі тарифи, та залізниця має можливість перевозити широку номенклатуру вантажів.

Але з іншої сторони залізничний транспорт залежить від напрямку колій та необхідності перевалки вантажів, надійної упаковки. На сьогодні також існує ймовірність розкрадання вантажу.

Автомобільний транспорт має високу маневреність та можливість адаптуватися залежно від величини попиту. За допомогою автомобіля існує можливість організації термінової та регулярної доставки, має досить економічні показники при перевезеннях на невеликі відстані.

Недоліки автомобільного транспорту пов'язані із залежністю від дорожньої мережі та невелика вантажопідйомність транспортних засобів, з цього

впливає досить великі тарифи при середніх відстанях, та деякі обмеження при використанні на великі відстані.

Високу швидкість доставки та збереження вантажу дуже пов'язано з повітряним транспортом. Високий рівень сервісу зумовлює найвищі тарифи. Авіатранспорт дуже залежний від погодних умов. Жорсткі обмеження за розміром и вагою вимагають допомоги від наземних служб. Важливим недоліком є віддаленість аеропортів від місця споживання.

Трубопровідній незалежність від погодних умов., та має переваги у безперервній подачі транспортованого вантажу при цьому має низькі витрати та високий рівень автоматизації.

Недоліком виступає одностороння умова транспортування при цьому існують обмеження за обсягами вантажу та вузька спеціалізація по транспортованого вантажу. Для існування такого роду транспорту потрібно будівництво вартісних споруд.

Аналіз переваг та недоліків видів транспорту дозволяє виділити основні критерії, що характеризують фактори вибору певних міжнародних транспортних операцій, які забражені у табл.. 1.1:

Таблиця 1.1

Оцінка видів транспорту за критеріями великих відправників.

	Залізничн	Морський	Річков.	Автомобільний	Трубопровідний	Повітрян.
Витрати на доставку	Середні	Найнижчі	Низькі	Високі	Низькі	Найвищі
Швидкість	Середня	Низька	Низька	Висока	Низька	Найвища
Надійність доставки	Середня	Низька	Низька	Хороша	Висока	Низька
Види товарів	Усі види	Усі види	Усі види	Дорогі, з шв. доста	Рідкі, зріджені	Дорогі, швидко

				вкою		псув ні
Номенкла тура товарі в	Велика	Найбільша	Низька	Середня	Найменш а	Мала
К-сть обслуг ованих ринків	Велике	Обмежене	Обмеж ене	Найбіль ше	Найменш е	Вище сере д.

Джерело: складено автором, за [10, с. 124].

На вартість міжнародних транспортних операцій впливають всі фактори, що характеризують розвиток ринкової економіки. Насамперед це коливання попиту і пропозиції товарів, цін на нафту, валютного курсу, ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав тощо. Найдешевший водний транспорт (якщо не брати до уваги трубопроводи), найдорожчий - авіатransпорт. Тому такі вантажі, як зерно, руда, вугілля, нафта, доцільно перевозити морем, рікою або залізницею.

Автотранспортом перевозяться порівняно коштовні речі. Найкоштовніші товари можна транспортувати літаками, тому що навіть висока вартість авіаперевезень не стане великою часткою в кінцевій вартості товару. Крім того, авіатранспортом доцільно перевозити речі, які швидко псуються або потребують терміновою доставки з інших причин.

Щодо пасажирських перевезень, то перевага останнім часом надається автомобільному й повітряному транспорту як більш швидкісним видам порівняно з водним і залізничним.

Також важливим фактором вибору транспортних операції є використання Інкотермсу, щоб позбавитися проблем з розходженням в торговельних порядках країн, де знаходяться комерційні підприємства партнерів [11, с. 442].

Міжнародною торговельною палатою (англійською - International Chamber of Commerce (ICC), в 1936 р. були розроблені торговельні терміни, що являють собою універсальний набір базових умов, знання і застосування яких

полегшувало здійснення торговельних операцій. Вони ґрунтувалися на міжнародній торговельній практиці і звичаях. Збірник називався «Міжнародні правила тлумачення торговельних термінів Інкотермс». З 1 січня 2011 р. вступила в дію нова редакція правил, яка отримала назву «Інкотермс 2010»

Базисні умови постачання спрощують процес розробки і укладання контракту, допомагають партнерам знайти спосіб розподілу відповідальності.

У контракті купівлі-продажу базисними умовами постачання є умови, що визначають [12, с. 24]:

1) права та обов'язки сторін щодо постачання проданих товарів:

- хто і за чий рахунок забезпечує транспортування товарів по території країн експортера, імпортера, транзитних країн, а також при перевезенні товару морським, річковим, повітряним транспортом;
- стан вантажу стосовно транспортного засобу, що визначає зобов'язання продавця за встановлену в контракті ціну доставити вантаж у визначене місце або завантажити товар на транспортний засіб чи підготувати його до завантаження, або передати транспортній організації;
- зобов'язання продавця по упакуванню і маркіруванню товарів, а також зобов'язання сторін по страхуванню вантажів;
- зобов'язання сторін щодо оформлення комерційної документації відповідно до діючого в міжнародній торговельній практиці вимогами;
- де і коли переходять від продавця до покупця права власності на товар;

2) момент переходу ризику випадкової загибелі чи ушкодження товару і витрати, що можуть виникнути у зв'язку з цим.

Інкотермс-2010 містить 11 комерційних термінів, згрупованих в чотирьох різних категоріях. За кожною умовою визначаються обов'язки продавця і покупця по доставці товару і встановлюється момент переходу ризику випадкової загибелі або ушкодження товару з продавця на покупця.

Умови поставки які підходять для будь-якого виду чи видів транспорту: EXW, FCA, CIP, CPT, DAT, DAP, DDP. Базисні умови постачання для морського і внутрішнього водного транспорту: FAS, FOB, CFR, CIF [13, с.82].

Починається Інкотермс-2010 з групи «Е», яка вимагає від продавця лише надати товар у розпорядження покупця на своєму складі. В даній групі є лише одна умова - EXW. Ця умова поставок передбачає, що продавець виконав свої зобов'язання з доставки товару в момент його передання покупцеві або уповноваженій ним особі зі свого підприємства або складу.

Наступна група «F» вимагає від продавця доставки товару для перевезення відповідно до вказівок покупця.

FCA - означає, що продавець виконав свої зобов'язання щодо поставки товару в момент передавання очищеного для експорту товару перевізнику, якого вказав покупець, у названому місці або пункті.

FAS - за цих умов поставки продавець виконує свої зобов'язання щодо доставки товару в момент, коли товари розміщені "вздовж судна" на причалі або на баржах-ліхтерах у вказаному порту відвантаження. З цього моменту всі витрати і ризики пошкодження товару бере на себе покупець. Покупець також повинен забезпечити митне очищення товару в країні експортера.

FOB - умова поставки означає, що продавець виконав свої зобов'язання щодо поставки товару в момент, коли останній перетнув борт судна в узгодженому сторонами порту відвантаження. Таким чином, ризик втрати або пошкодження товару переходить від продавця до покупця саме в цей момент.

Третя група «C» вимагає від продавця укласти договір перевезення на звичайних умовах за свій власний рахунок.

Перша умова це CFR. У цьому разі продавець оплачує всі витрати, пов'язані з транспортуванням вантажу в зазначений пункт призначення. Покупець бере на себе також інші додаткові витрати, які можуть виникнути вже після навантаження товару на судно.

За всіма ознаками CIF аналогічне CFR. Відмінність полягає лише в тому, що продавець повинен застрахувати вантаж від ризику пошкодження або втрати в процесі транспортування [14, с. 41].

На умовах CPT продавець оплачує вартість перевезення вантажу в зазначений пункт призначення. Ризик втрати або пошкодження товару так само, як і всі

додаткові витрати, що виникають після передання товару перевізникові, переходять до покупця в момент прийняття вантажу перевізником.

CIP має багато спільного з CIF. Використовується будь-який вид транспорту. Застосовується, як правило, при змішаних перевезеннях. Продавець повинен укласти договори перевезення і страхування, забезпечити митне очищення вантажу. Однак так само, як і при транспортуванні за умовами CIF, продавець повинен забезпечити мінімально можливе страхування вантажу.

Остання група «D», згідно з якою продавець відповідає за прибуття товару в узгоджене місце чи пункт призначення на кордоні, або в межах країни імпорту, й повинен нести всі витрати та ризики, необхідні для доставки товару в країну призначення. Договори на цих умовах відносяться до постачальних контрактів.

Перша умова - DAT означає, що продавець виконав свої зобов'язання тоді, коли товар, випущений в митному режимі експорту, доставлений ним в погоджений термінал вказаного місця призначення [15, с. 260].

DAP - «постачання в пункті» означає, що продавець виконав своє зобов'язання щодо поставки, коли він надав покупцеві товар, готовий до розвантаження з транспортного засобу, що прибув в погоджене місце призначення. DAP покладає на продавця обов'язок по експортному митному очищенню товару.

DDP - «постачання з оплатою мита» означає, що продавець зобов'язаний нести усі витрати і ризики, пов'язані з транспортуванням товару, включаючи (де це знадобиться) будь-які імпортні збори в країні призначення. Тоді як термін EXW покладає на продавця мінімальні обов'язки, термін DDP припускає максимальні обов'язки продавця.

Учасники міжнародних транспортних операцій планують і враховують свою діяльність при підготовці контракту, здійснюючи їх у процесі виконання останнього. Такі операції проходять послідовність етапів [16, с. 156].

На першому етапі, до укладання контракту, необхідно:

- провести аналіз кон'юнктури ринків транспортних послуг, умов постачання товарів, рівня тарифних і фрахтових ставок (тобто вартості доставки одиниці вантажу наземним, водним або повітряним транспортом);
- визначити і конкретизувати транспортні умови і базисні умови постачання для їх включення в договір купівлі-продажу, організувати виконання цих умов;
- визначити частку витрат на транспортні операції (транспортну складову) в контрактній ціні товару;
- передбачити в кошторисі транспортні витрати.

На другому етапі, у процесі реалізації зовнішньоторговельної операції, необхідно [17, с. 15]:

- укласти договори на перевезення товарів, оформити їх відповідними транспортними документами (накладними, чартером, коносаментом);
- запланувати перевезення вантажів, що проходять через морські, річкові порти і прикордонні станції (оперативне місячне планування);
- підготувати товар до перевезення (упакувати, замаркірувати тощо);
- оформити договір транспортного страхування вантажів, одержати страховий поліс;
- підготувати й оформити технічну і товаросупровідну документацію;
- перевірити розрахункову документацію і зробити розрахунки з перевізником;
- виконати необхідні прикордонні, митні, санітарні, ветеринарні формальності; оформити відповідні документи: вантажну митну декларацію, паспорт угоди, необхідні сертифікати; оплатити митні збори, податки, мито;
- організувати нагляд за просуванням вантажу по всьому транспортному циклу від вантажовідправника до вантажоодержувача.

На третьому етапі, після завершення зовнішньоторговельної операції, необхідно [18, с. 159]:

- зробити додаткові взаєморозрахунки, якщо є така необхідність;
- вирішити спірні питання, якщо вони виникли між учасниками транспортного процесу;
- за необхідності пред'явити у встановленому порядку претензії і позови, оформити необхідну документацію.

Отже, на міжнародні транспортні операції впливають такі фактори як вид вантажу, який транспорт найбільш ефективно можливо використати, швидкість виконання операції. Також важливим фактором впливу є вибір найкращої базисної умови постачання, адже це вплине на зручність та час, який буде затрачено на транспортування вантажу [19, с. 496]. Важливим елементом міжнародних транспортних операцій є виконання поетапно умов для здійснення зовнішньоекономічної діяльності, оскільки це є єдиною системою технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних чинників, методів управління міжнародними транспортними операціями у сфері обігу і споживання товарів, що переміщуються між країнами.

1.3 Методичні засади до оцінки ефективності міжнародних транспортних операцій

Ключовим питанням вибору найбільш раціонального варіанту перевезень є оцінка ефективності міжнародних транспортних операцій. Вибір критерію ефективності залежить від конкретних умов перевезень. Розрізняють локальні (приватні) та узагальнені (комплексні) критерії ефективності.

Локальні критерії ефективності застосовують, якщо порівнювані варіанти перевезень відрізняються по одному окремо взятому показнику. Так, впровадження годинних графіків перевезень виключає простої транспорту у

черзі. В цьому випадку ефективність порівнюваних варіантів перевезень може бути оцінена одним показником: тривалість простоїв транспорту в пунктах навантаження і розвантаження. Можливе використання також вартісної оцінки простоїв транспорту. Впровадження раціональних маршрутів перевезень забезпечує зменшення холостих пробігів [20, с. 245]. Різниця в порівнюваних варіантах в цьому випадку може бути оцінений скороченням порожніх пробігів автомобілів або іншими показниками, пов'язаними з порожнім пробігом, то:

- коефіцієнт використання пробігу;
- загальний пробіг;
- витрата палива і т.д.

Комплексні показники ефективності застосовують тоді, коли проводяться заходи одночасно міняють кілька характеристик транспортних операцій.

Наприклад, заміна рухомого складу призводить до зміни таких параметрів, як:

- вантажопідйомність;
- простій під навантаженням і розвантаженням;
- питома витрата палива;
- амортизаційні відрахування та ін.

В якості локальних показників ефективності використовують технологічні параметри транспортних операцій:

- середня відстань перевезення;
- нульовий пробіг;
- порожній пробіг;
- сумарна вантажопідйомність транспорту;
- середній коефіцієнт використання вантажопідйомності;
- сумарний простій транспорту;
- потреба в транспорті;
- тонно-години, витрачені на виконання заданого обсягу перевезень;
- загальний час на виконання перевезень;
- своєчасність доставки;

- вартість вантажу в дорозі;
- швидкість доставки вантажу;
- величина втрат вантажу в дорозі;
- збереження вантажу.

До числа локальних показників ефективності транспортного процесу відносяться і такі, як:

- енергоємність;
- матеріаломісткість;
- матеріаломісткість перевезень.

Транспортні витрати – це частина транспортно-заготівельних витрат; витрати на транспортування продукції від місць виробництва до безпосередніх споживачів, здійснювану як транспортом загального користування, так і власним транспортом. Транспортні витрати є додатковими витратами, пов'язаними з продовженням процесу виробництва в сфері обігу [21, с. 18]. Вони включають оплату тарифів транспортних та інших зборів транспортних організацій, витрати на утримання власного транспорту, вартість вантажно-розвантажувальних робіт, експедирування вантажів, різницю між фактичними витратами по оплаті тарифів транспортування і сумою, що відшкодовується постачальниками постачальницько-збутових організаціям (виходячи із середніх відстаней перевезень) . Витрати на доставку продукції замовникам (або замовників до місць, де надаються послуги) можуть обмежувати ефект масштабу при збільшенні розміру підприємства. Транспортні витрати впливають на взаємозв'язок витрат і ефекту масштабу в межах одного заводу або географічно близької комплексу заводів. Чим більше товарів випускається, тим більше, отже, має бути продано.

Собівартість перевезень - виражена в грошовій формі величина експлуатаційних витрат транспортного підприємства, що припадають в середньому на одиницю продукції транспорту. На залізничному, річковому, морському і повітряному транспорті вона визначається як відношення

величини експлуатаційних витрат транспортного підприємства до величини наведеної продукції.

Собівартість перевезень може бути знижена за рахунок усунення нераціональних перевезень вантажів, зменшення коефіцієнта порожнього пробігу рухомого складу, збільшення коефіцієнта використання вантажопідйомності рухомого складу, впровадження прогресивних норм завантаження-вивантаження, механізації вантажно-розвантажувальних робіт, підвищення ефективності матеріальних ресурсів, впровадження прогресивних норм витрати пально-мастильних матеріалів і т.п. [22].

Основними статтями витрат при виконанні міжнародних транспортних операцій є:

- витрати на паливо;
- витрати на мастильні матеріали;
- витрати на технічне обслуговування та ремонт;
- витрати на відновлення зносу;
- витрати на амортизацію по відновленню рухомого складу;
- накладні витрати;
- заробітна плата водіїв;
- "добові" і "квартирні" водіїв;
- дорожні збори;
- оплата платних магістралей, проїзду через мости і тунелі, поромних переправ;
- оплата послуг фірм-експедиторів;
- вартість дозволу на проїзд по іноземній території;
- витрати на придбання митних документів;
- витрати на придбання накладної міжнародного зразка;
- витрати на страхування.

Основні напрямки зниження витрат на перевезення:

- скорочення витрат на паливо шляхом визначення оптимальних місць заправки з урахуванням різної вартості палива в країнах, а також дозволеного ввезення та вивезення палива в країну або з країни;
- скорочення витрат на "добові" і "квартирні" шляхом нормування часу виконання рейсу і виплати "добових" і "квартирних" відповідно з цим часом;
- скорочення витрат на дорожні збори за рахунок вибору альтернативного маршруту щоб уникнути пробігу по даній території, а також застосування змішаних автомобільно-морських, автомобільно-залізничних сполучень;
- підвищення продуктивності праці.

Асоціація міжнародних автомобільних перевізників (АСМАП) випустила в 1997 р. "Методичні рекомендації щодо визначення витрат на перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні" [23, с. 216].

Базисні умови визначають, хто несе витрати, пов'язані з транспортуванням продукції від продавця до покупця. Ці витрати можуть складати до 40-50% ціни продукції. Вони включають [26, с. 324]:

- витрати по підготовці продукції до відвантаження (перевірка якості та кількості, відбір проб, упаковка);
- оплату навантаження продукції на транспортні засоби внутрішнього перевізника;
- оплату перевезення продукції від пункту відправлення до основних (магістральних) транспортних засобів;
- оплату витрат з навантаження продукції на основні (магістральні) транспортні засоби в пункті експорту;
- оплату вартості транспортування продукції міжнародним транспортом;
- оплату страхування вантажу в дорозі при морських перевезеннях;
- витрати по зберіганню продукції у дорозі і перевантаження;
- витрати по вивантаженню продукції в пункті призначення;
- витрати з доставки продукції від пункту призначення на склад покупця;

– оплату митних зборів, податків і зборів при переході митного кордону.

Організація й плани перевезень повинні забезпечувати задоволення потреб господарств і населення в перевезеннях при високій якості й можливо менших витратах.

Ефективність перевезень залежить від багатьох факторів, що утрудняє визначення критеріїв оптимальності в загальному вигляді [27, с. 60].

Вартісні й деякі натуральні показники (трудомісткість, енерговитрати) можуть характеризувати зміни, що відбуваються як в окремо взятих системах транспортування, виробництва й споживання, так і сумарно, тобто інтегральний ефект.

Серед комплексу критеріїв оптимальності, використовуваних при рішенні різних завдань організації перевезень, найбільший інтерес представляють такі якісні показники [28, с. 74]:

- 1) своєчасність доставки вантажів;
- 2) тривалість доставки вантажів;
- 3) втрати продуктів у процесі транспортування;
- 4) продуктивність транспортних засобів;
- 5) продуктивність вантажно-розвантажувальних машин;
- 6) питома трудомісткість комплексу транспортно-технологічних операцій і їх складова — питома трудомісткість спільних навантажувальних (розвантажувальних) і транспортних операцій;
- 7) енергоємність комплексу транспортно-технологічних операцій і її складова — енергоємність перевезень;
- 8) приведені витрати і їх складова — собівартість перевезень;
- 9) прибуток автотранспортного підприємства.

Розглянемо детально дані показники.

Своєчасність доставки вантажів характеризується задоволенням вимог на перевезення відповідно до потреби.

Це досягається раціональним узгодженням роботи транспорту й систем, що ним обслуговуються, виробництва й споживання.

Характеристикою рівня узгодження служать: співвідношення між кількістю запропонованих до перевезення (чекаючих на вивіз) вантажів і вантажів, що ввозять.

Організація регулярних перевезень за встановленими графіками створює передумови для забезпечення своєчасної доставки вантажів.

Тривалість доставки - характеризується часом перебування вантажів на шляху з моменту закінчення навантаження партії вантажів до початку вивантаження.

Її величина впливає на тривалість періоду обороту матеріальних засобів. Зменшення її дозволяє вилучити частину матеріальних засобів (вантажів) для продуктивного використання.

Із прискоренням доставки продуктів скорочується час знаходження їх у сфері обігу, при цьому вивільнена частина може бути додатково залучена в господарський оборот. Загальна вартість продукції, яка додатково залучена у виробництво й споживання в результаті прискорення доставки вантажів, еквівалентна економії капітальних вкладень, необхідних для відтворення продукту. Тому річна економія внаслідок скорочення обігу коштів дорівнює [29, с. 109]:

Втрати продуктів у процесі транспортування необхідно враховувати при рішенні таких завдань, як обґрунтування доцільності спеціалізованого рухомого складу, вибір способу перевезень у контейнерах, а також при виборі виду транспорту й найбільш раціональних схем доставки.

Результати прогнозування й статистичної оцінки втрат вантажів можуть стати основними при обґрунтуванні рішення.

Збитки в результаті втрат вантажу, звичайно, враховуються за величиною фактичних втрат і вартості вантажу.

Фактичні збитки трохи більше, тому що на відтворення безповоротно загубленої продукції будуть потрібні певний час, додаткова робоча сила й засоби виробництва для забезпечення додаткового приросту продукції.

Крім того, можуть виникати втрати в результаті зниження якості продукції. Їх встановлюють з урахуванням різниці цін на відповідні сорти.

Продуктивність транспортних засобів — найважливіший показник використання. Вона характеризується кількістю вантажу, перевезеного за одиницю часу на певну відстань.

Трудомісткість операцій, що виконуються водієм, з розрахунку відповідно на 1 тонну перевезеного вантажу й 1 тонно-кілометр, є величиною, оберненою годинному виробітку автомобіля [30, с. 347].

Продуктивність навантажувально-розвантажувальних машин (бригад вантажників) і пунктів характеризується кількістю вантажів, що переробляють за годину, або зміну.

Вона визначається техніко-експлуатаційними параметрами навантажувальних (розвантажувальних) машин і погодженістю з роботою транспортних засобів.

Матеріалоемність перевезень оцінюється кількістю матеріалів, що витрачають під час виготовлення автомобіля й у процесі його експлуатації (за амортизаційний термін служби) на одиницю транспортної роботи або обсягу перевезень.

Оскільки основним матеріалом, що використовується для виготовлення автомобілів є метал, то найбільш важливим показником є металоємність перевезень. У міру збільшення вантажопідйомності автомобілів металоємність перевезень знижується.

Собівартість перевезень — показник ефективності організації транспортного процесу, що характеризує витрати на тонну або тонно-кілометр, які витрачає транспортна організація, що здійснює перевезення.

При існуючому методі обліку поточні витрати на різних видах транспорту фіксуються з різним ступенем повноти, а частина їх зовсім не враховується.

Наприклад, у собівартість автомобільних перевезень, яка визначається автотранспортними підприємствами, не включаються витрати на будівництво й утримування доріг, забезпечення безпеки руху на них, а також витрати на вантажно-розвантажувальні роботи [31].

При оцінці народногосподарської ефективності автомобільних перевезень варто визначати повну собівартість перевезення, що враховує весь комплекс витрат, пов'язаних зі здійсненням транспортного процесу.

Приведені затрати – найбільш повна оцінка економічної ефективності перевезень досягається при порівнянні приведених витрат на перевезення, що включають витрати на тару, упакування, перевезення, зберігання, перевантаження й розпакування вантажу, капітальні вкладення в комплекс технічних засобів, вартість вантажної маси, що перебуває в дорозі, і втрати продуктів у процесі транспортування.

Прибуток — один з головних показників господарської діяльності автотранспортних підприємств. Залежно від розмірів прибутку підприємства планують розширення своїх виробничих потужностей, розміри оплати праці та ін.

Крім приведених витрат як узагальнюючого показника ефективності перевезень, доцільно використати натуральні вимірники. Окремі натуральні вимірники ефективності можуть мати також самостійне значення при порівняльній оцінці ефективності різних варіантів організації перевезень, особливо при близьких за величиною витрат і обмежених ресурсів (трудових, матеріальних або енергетичних). До таких важливих додаткових показників належать: продуктивність транспортних і навантажувально-розвантажувальних засобів, витрати автомобільного палива на тонно-кілометр (питома витрата) або на тонну перевезеного вантажу.

У деяких випадках при виборі маршруту перевезень як критерій використовують пробіг рухомого складу, що найбільшою мірою впливає на величину витрат. Однак область застосування цього критерію обмежена, оскільки він може бути прийнятий тільки для одного типу транспортних засобів і, крім того, умови перевезень нерідко істотно відрізняються на різних ділянках доріг.

Для економічної оцінки ефективності застосування нової технології перевезення вантажів використовують варіантний метод порівняльної оцінки.

Суть його полягає в тому, що існуюча технологія приймається за базову й із нею за різними показниками порівнюється проектована.

Кількість порівнюваних показників залежить від кількості етапів транспортного й виробничого процесів, на яких передбачається змінити технологію.

Рівень приросту витрат залежить від наступних змінних [32, с. 320].

1. Відношення розміру виробничого підприємства до ємності обслуговується ринку. Якщо виробниче підприємство задовольняє тільки невелику частку ринкового попиту, то воно може значно збільшити обсяг продажів без розширення географії збуту. В даному випадку транспортні витрати незначно обмежують розмір заводу.
2. Метод ціноутворення. Транспортні витрати, що враховуються виробником, зростають із зростанням обсягу виробництва в тих випадках, коли рівень цін на всіх ринках буде однаковим або коли ціна на більш віддалених ринках буде встановлюватися конкурентами, що володіють перевагами місця розташування їх виробництва по відношенню до ринків збуту. Такі умови є у багатьох компаній.
3. Географічна структура транспортних витрат. Зазвичай фрахтові тарифи зростають повільніше, ніж віддаленість. Чим менше швидкість зростання витрат, пов'язаних з поставкою продукції на додаткові 100 км, тим менше транспортні витрати пов'язані з розміром виробництва.
4. Географія розміщення замовників. Якщо покупці рівномірно розподілені по території регіону, то при збільшенні числа клієнтів транспортні витрати будуть зростати в меншій мірі, ніж при інших рівних умовах, тому що витрати на доставку залежать від радіуса поставки, в той час як обсяг продажів - від квадрата радіуса. Якщо ж щільність розподілу замовників різко зменшується в міру віддалення від внутрішньодержавні ринку, то транспортні витрати при збільшенні обсягу поставок можуть зростати в значно більшому ступені.
5. Ставлення виробничих витрат до фізичного обсягу одиниці продукції. При перевезенні об'ємних товарів, що мають низьку ціну, таких як пісок або пивні

пляшки, транспортні витрати динамічно зростають зі збільшенням відстані поставки. Для компактних і дорогих товарів, типу інтегральних схем та інструментів, транспортні витрати зростають повільно.

Важливим елементом в розрахунку ефективності є рентабельність. Універсальна формула для розрахунку рентабельності виглядає наступним чином:

$$RO = (\text{Показник, рентабельність якого необхідно розрахувати}) * 100\%$$

У чисельнику вид прибутку - найчастіше використовується прибуток від продажів (від реалізації) і чистий прибуток, але можливий розрахунок на основі валового прибутку, балансового прибутку і операційного прибутку. Всі види прибутку можна знайти в звіті про фінансові результати (про прибутки і збитки).

Рентабельність собівартості (ROTC - returnontotalcost) - один з основних видів рентабельності, необхідних для аналізу ефективності. Рентабельність собівартості також називають рентабельністю виробництва, так цей показник відображає ефективність виробничого процесу. Рентабельність виробництва розраховується за такою формулою (1.1):

$$ROTC = (PP / TC) * 100\%, \quad (1.1)$$

де, в чисельнику прибуток від продажів / реалізації (PP), яка знаходиться як різниця між доходами (виручкою - TR- totalrevenue) і витратами (повною собівартістю - TC - totalcost).

Багато видів рентабельності розраховуються на основі даних бухгалтерського балансу. Бухгалтерський баланс містить інформацію про активи, зобов'язання і власний капітал організації.

Складається дана форма 2 рази в рік, тобто стан будь-якого показника можна подивитися на початок періоду і на кінець періоду. Для розрахунку рентабельності з бухгалтерського балансу необхідні наступні показники:

- активи (оборотні і необоротні);
- величина власного капіталу;
- об'єм інвестицій;

– та ін.

Для того щоб коректно провести розрахунок рентабельності, потрібно знайти середнє арифметичне від суми показника на початок поточного (кінець попереднього) і кінець поточного періоду.

Наприклад, знайти рентабельність необоротних активів. З бухгалтерського балансу береться сума величин необоротних активів на початок і кінець періоду і ділиться навпіл.

У бухгалтерському балансі середніх підприємств величина необоротних активів відображена в рядку 190 - Разом у розділі I, для малих підприємств величина необоротних активів - сума рядків 1 150 + 1170.

Рентабельність необоротних активів представлена в формулі (1.2):

$$ROA (вн) = (ПР / (ВнАнп + ВнАкп) / 2) * 100\%, \quad (1.2)$$

де ВнАнп - вартість необоротних активів на початок поточного (кінець попереднього) періоду,

ВнАкп - вартість необоротних активів на кінець поточного періоду.

Рентабельність необоротних активів показує, скільки копійок прибутку від продажів принесе один рубль, вкладений в необоротні активи.

Висновки до розділу 1.

Міжнародні транспортні операції є основним процесом-ланкою, яка зв'язує продавця і покупця. Мета операцій - своєчасна доставка вантажу у визначеному стані в кінцевий пункт призначення, виконання всіх умов контракту. Перевезення, незалежно від виду транспорту, може суттєво впливати на зміну кінцевої вартості товару. Тому важливо забезпечити перевезення за безпечним маршрутом, з якісним сервісним обслуговуванням і при найменших

затратах. Це зумовлює необхідність тісного контакту між покупцем і відповідальним за перевезення.

Міжнародні операції з перевезення зовнішньоторговельних вантажів є об'єктивною причиною існування світового ринку транспортних послуг, особливості функціонування та тенденції розвитку якого відносяться до міжнародного транспортного забезпечення як окремої експортної чи імпоротної операції, так і зовнішньої торгівлі окремої країни.

Транспортування вантажів для учасників зовнішньоторгової угоди важливо вивчити основні транспортні й базисні умови поставки, а також питання організації доставки товарів й управління нею.

Економічна ефективність та праведність вибору певної міжнародної транспортної операції, як уже відзначалося, багато в чому залежить від правильно вибраних транспортних і базисних умов поставки товарів. В контракті купівлі-продажу є спеціальний розділ - транспортні умови поставки. В ньому передбачені обов'язки сторін по відношенню до переміщення товару. В цей розділ, як правило включають: порядок перевезень вантажів, умови і термін завантаження й розвантаження; розмір, порядок оплати й розрахунки провізних платежів; проформу чартеру, вид коносаменту, інші види послуг. В кожному окремому випадку зміст транспортних угод залежить від виду транспорту, характеру товару, типу угоди, базисного місця поставки, а також дії міжнародних договорів, угод, конвенцій, звичаїв країни.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА СТАН МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ НА ТОВ «ЕВРОТЕК СЕРВІС»

2.1. Аналіз фінансово-господарської діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс».

Товариство з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» було засновано в 2008 року в місті Київ. Компанія спеціалізується на ремонті та виробництві обладнання для важкої техніки та автобусів, та нерегулярні міжнародні чи міжрегіональні перевезення. Напрямами діяльності компанії є виробництво запчастин, ремонт та монтаж, та загального обслуговування важкої техніки та автобусів міжрегіонального та міжнародного сполучення та нерегулярні перевезення пасажирів.

Основну товарну структуру підприємства складають: промислове обладнання: устаткування для ремонту, електротехнічне устаткування, компресорне та насосне обладнання, вантажне й складське устаткування, контрольно-вимірювальні прилади та обладнання, електромонтажне обладнання для обслуговування та інший інструмент.

За час роботи на ринку ремонту та обслуговування, перевезення пасажирів клієнтами підприємства стали від звичайних фізичних осіб до комунальних та державних організацій, провідних промислових компаній з власним транспортом.

Основними видами діяльності за КВЕД є:

16.21 Виробництво фанери, дерев'яних плит і панелів

16.23 Виробництво інших дерев'яних будівельних конструкцій і столярський виробів

22.23 Виробництво тари з пластмас

22.23 Виробництво будівельних виробів з пластам

45.20 Технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів

45.31 Оптова торгівля деталями та приладами для автомобільних засобів

68.20 Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого чи рухомого майна

77.11 Надання в оренду автомобілів і легкових транспортних засобів

77.12 Надання в оренду вантажних автомобілів

Організаційно-управлінська структура Товариство з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» представлена директором, який курує

бухгалтерією, відділ ремонту та обслуговування та відділ з перевезення пасажирів. Директор має одного заступника, який є куратором ремонтного відділу, складського відділу та відділу сервісного обслуговування.

Організаційну структуру Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» наведено на рис. 2.1.



Рисунок 2.1 Організаційно-управлінська структура Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс»

Джерело: складено автором.

Організаційно-управлінська структура Товариство з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» представлена директором, який курує бухгалтерією, відділ ремонту та обслуговування та відділ з перевезення пасажирів. Директор має одного заступника, який є куратором ремонтного відділу, складського відділу та відділу сервісного обслуговування.

Організаційну структуру Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» наведено на рис. 2.1.

На основі додатку А проаналізуємо результати фінансово-господарської діяльності підприємства. У табл. 2.1 наведено фінансові результати діяльності Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» за останні п'ять років.

Протягом досліджуваного періоду чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» збільшився на 8030,62 тис. грн. При цьому найбільший обсяг чистого доходу підприємство отримало у 2014 р. (29341,41 тис. грн), найменший – у 2013 р. (17179,68 тис. грн). У відносному виразі чистий дохід збільшився на 46,7% [35].

Також збільшувалися й обсяги інших операційних доходів та інших доходів – на 4140,38 тис. грн та 154,5 тис. грн відповідно. Разом доходи підприємства зросли на 10719,38 тис. грн. Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) у 2013-2017 рр. збільшилася на 4136,25 тис. грн. Найбільше зростання собівартості відбулося у 2014 р. порівняно з 2013 р. – на 11797,88 тис. грн. Інші операційні витрати збільшилися на 7577,63 тис. грн, інші витрати зменшилися на 0,36 тис. грн. Збільшення собівартості реалізованої продукції та інших операційних витрат відбулося на загальних витратах підприємства, які разом зросли майже у 2 рази – на 11713,5 тис. грн.

Таблиця 2.1

Аналіз динаміки фінансових результатів діяльності ТОВ «ЕвроТек Сервіс» за 2013-2017 рр., тис. грн

Стаття	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	Абсолютне відхилення, тис. грн					Темпи зростання (зменшення), %				
						2014/ 2013 р	2015/ 2014 р	2016/ 2015 р	2017/ 2016 р	2017/ 2013 р	2014/ 2013 р	2015/ 2014 р	2016/ 2015 р	2017/ 2016 р	2017/ 2013р
Чистий дохід від реалізації продукції	13743,7	23473,1	18312	19194,7	20168,2	20168,2	-5161,0	882,7	973,5	6424,5	170,8	78,0	104,8	105,1	146,7
Інші операційні доходи	154,5	1309,8	787,1	3901,1	4294,8	4294,8	-522,7	3114,0	393,7	4140,3	847,8	60,1	495,6	110,1	2779,9
Інші доходи	69,3	198,7	94,1	206,2	223,8	223,8	-104,6	112,1	17,6	154,5	286,5	47,4	219,1	108,5	322,7
Разом доходи	13967,6	24981,7	19193,2	23302,1	24687,0	24687,0	-5788	4108,8	1384,8	10719,3	178,9	76,8	121,4	105,9	176,7
Собівартість реалізованої продукції	7661,6	16089,3	11757,0	11448,3	11797,8	11797,8	-4332,3	-308,6	349,5	4136,2	210,0	73,1	97,4	103,1	154,0
Інші опер.витрати	4426,1	7612,8	7170,3	11808,3	12003,7	12003,7	-442,5	4638,0	195,3	7577,6	172,0	94,2	164,7	101,7	271,2
Інші витрати	0,37	–	–	–	–	–	–	–	–	-0,37	–	–	–	–	–
Разом витрати	12088,1	23702,2	18927,3	23256,7	23801,6	23801,6	-4774	4329,3	544,8	11713,5	196,1	79,9	122,9	102,3	196,9
Фін. рез. до оподаткув.	1879,5	1279,5	265,8	45,3	885,3	885,3	-1013,6	-220,5	840,0	-994,1	68,1	20,8	17,1	1951,2	47,1
Податок на прибуток	361,5	–	–	8,2	–	–	0,0	8,2	-8,2	-361,5	–	–	–	–	–
Чистий прибуток	1518,0	1279,5	265,8	37,1	885,3	885,3	-1013,6	-228,7	848,2	-632,6	84,3	20,8	14,0	2384,8	58,3

Джерело: розраховано автором за додатком А.

Фінансовий результат діяльності підприємства до оподаткування зменшився у досліджуваному періоді на 994,13 тис. грн. Необхідно відзначити, що протягом 2013-2017 рр. підприємство отримувало прибуток та не мало збитків. Так, за результатами діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» найбільший прибуток отримало у 2013 р. – 1518 тис. грн. У 2014 р. прибуток дещо зменшився і становив 1279,5 тис. грн, що на 15,7% менше, ніж у 2013 р. У 2015-2016 рр. прибуток підприємства зменшувався і становив 265,88 тис. грн та 37,13 тис. грн відповідно. У 2017 р. відбулося збільшення чистого прибутку до 885,38 тис. грн. Таким чином чистий прибуток підприємства у 2017 р. зменшився порівняно з 2013 р. на 633,38 тис. грн (на 41,7%).

Розглянемо, як змінювалися активи підприємства протягом досліджуваного періоду (табл. 2.2). Необоротні активи товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» складаються з основних засобів та незавершених капітальних інвестицій. Розглянемо, як змінювалися активи підприємства протягом досліджуваного періоду (табл. 2.2). Необоротні активи товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» складаються з основних засобів та незавершених капітальних інвестицій. У 2013-2017 рр. первісна вартість основних засобів зменшилася на 423,38 тис. грн. У той же час знос основних засобів збільшився на 82,13 тис. грн. Це призвело до зменшення вартості основних засобів на 505,5 тис. грн, що є негативною тенденцією для діяльності підприємства. Незавершені капітальні інвестиції є незначною статтею необоротних активів, що складала у 2016 р. та 2017 р. 1,875 тис. грн. Разом необоротні активи досліджуваного підприємства зменшилися на 28,7%.

Таблиця 2.2

Аналіз динаміки активів ТОВ «ЕвроТек Сервіс» за 2013-2017 рр., тис. грн

Стаття	На 31.12. 2013 р	На 31.12. 2014 р	На 31.12. 2015 р	На 31.12. 2016 р	На 31.12. 2017 р	Абсолютне відхилення					Темпи зростання (зменшенн я), 2017/2013 р, %
						2014/ 2013 р	2015/ 2014 р	2016/ 2015 р	2017/ 2016 р	2017/ 2013 р	
I. Необоротні активи											
Незавершені капітальні інвестиції	–	–	–	1,8	1,8	–	–	1,8	–	1,8	–
Основні засоби	1757,6	1466,6	1204,5	974,2	1252,1	-291,0	-262,1	-230,2	277,8	-505,5	71,2
первісна вартість	2345,6	1944,0	1982,6	2046,3	1922,2	-401,6	38,6	63,7	-124,1	-423,3	82,0
знос	588,0	477,3	778,1	1072,1	670,1	-110,6	300,7	294,0	-402,0	82,1	114,0
Усього за розділом I	1757,6	1466,6	1204,5	805,9	1254,0	-291,0	-262,1	-228,3	277,8	-503,6	71,3
II. Оборотні активи											
Запаси	1640,6	1388,5	2305,1	4903,8	5627,6	3251,2	-2586,7	2598,7	723,7	3987,0	
у тому числі готова продукція	9,3	4837,1	2261,6	4936,1	5542,5	4827,7	-2575,5	2674,5	606,3	5533,1	
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	–	–	7717,1	5247,0	4232,2	0	7717,1	-2470,1	-1014,7	4232,2	–
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджет.	63,7	826,1	186,3	203,2	220,5	762,3	-639,7	16,8	17,2	156,7	432,3
у тому числі з податку на прибуток	–	–	174,7	–	–	–	174,7	-174,7	0	0	–
Інша поточна дебіторська заборгованість	5837,6	11812,5	7479,3	10362,3	10657,1	5974,8	-4333,1	2883,0	294,7	4819,5	182,6
Гроші та їх еквіваленти	2236,5	4964,2	2691,7	5507,2	5614,1	2727,7	-2272,5	2815,5	106,8	3377,6	251,0
Витрати майбутніх періодів	60,0	204,3	95,6	135,3	109,5	144,3	-108,7	39,7	-25,8	49,5	182,5
Інші оборотні активи	1000,1	2893,1	1859,2	2403,7	2480,2	1893,0	-1033,8	544,5	76,5	1480,1	248,0

Усього за розділом II	10838,8	25592,2	22334,6	28762,8	28941,3	14753,6	-3257,6	64
Баланс	12596,2	27058,8	23539,1	29739,0	30195,3	14462,6	-3519,7	61

Джерело: розраховано автором за додатком Б.

Оборотні активи товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» збільшилися на 18102,75 (у 2,7 рази). У структурі оборотних активів найбільше зросли обсяги запасів готової продукції – на 3987 тис. грн, іншої поточної дебіторської заборгованості – на 4819,5 тис. грн, дебіторської заборгованості за продукцію, товари, роботи, послуги – на 4232,25 тис. грн. Дещо менше зросли обсяги грошей та їх еквівалентів – на 3377,63 тис. грн. Проте зростання за цією статтею є позитивним моментом для діяльності підприємства. Також збільшилися інші оборотні активи – на 1480,5 тис. грн, дебіторської заборгованості за розрахунками з бюджетом – на 156,75 тис. грн та витрати майбутніх періодів – на 49,5 тис. грн. Позитивним моментом для діяльності підприємства є також розрахунок заборгованості з бюджетом з податку на прибуток у 2016 р., сума якого у 2015 р. складала 174,75 тис. грн [36].

Проаналізуємо динаміку пасивів товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» (табл. 2.3). У досліджуваному періоді власний капітал підприємства збільшився на 1063,5 тис. грн. При цьому зареєстрований (пайовий) капітал збільшився на 32,63 тис. грн, нерозподілений прибуток – на 1078,88 тис. грн. Проте додатковий капітал незначно зменшився – на 48 тис. грн. Поточні зобов'язання товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» збільшилися на 16535,63 тис. грн. У структурі поточних зобов'язань збільшилися поточна кредиторська заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями – на 14479,13 тис. грн, інші поточні зобов'язання – на 6236,25 тис. грн та поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з бюджетом – на 43,13 тис. грн. У той же час зменшилася поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги – на 4212 тис. грн та розрахунками зі страхування – на 10,88 тис. грн. Баланс підприємства збільшився на 17599,13 тис. грн.

Для більш детального аналізу діяльності підприємства розрахуємо систему показників: ліквідності, платоспроможності, ділової активності та рентабельності.

Таблиця 2.3

Аналіз динаміки пасивів ТОВ «ЕвроТек Сервіс» за 2013-2017 рр., тис. грн

Стаття	На 31.12. 2013 р	На 31.12. 2014 р	На 31.12. 2015 р	На 31.12. 2016 р	На 31.12. 2017 р	Абсолютне відхилення					Темпи зростання (зменшення) , 2017/2013 р, %
						2014/ 2013 р	2015/ 2014 р	2016/ 2015 р	2017/ 2016 р	2017/ 2013 р	
I. Власний капітал											
Зареєстр. капітал	225,0	225,0	225,0	225,0	257,6	0	0	0	32,6	32,6	114,5
Додатковий капітал	128,6	108,0	108,0	108,0	80,6	-20,6	0	0	-27,3	-48,0	62,7
Нерозподілений прибуток	2012,2	3229,8	3792,3	3141,0	3091,1	1217,6	562,5	-651,3	-49,8	1078,8	153,6
Усього за розділом I	2365,8	3562,8	4125,3	3474,0	3429,3	1197,0	562,5	-651,3	-44,6	1063,5	145,0
III. Поточні зобов'язання											
довгостроковими зобов'язаннями	–	–	–	14154,7	14479,1	–	–	14154,7	324,3	14479,1	–
товари, роботи, послуги	4212,0	14323,8	10891,5	–	–	10111,8	-3432,3	-10891,5	0	-4212,0	–
розрахунками з бюджетом	152,6	–	19,1	175,1	195,7	-152,6	19,1	156,0	20,6	43,1	128,3
розрахунками зі страхування	10,8	32,6	50,2	–	–	21,7	17,6	-50,2	0	-10,8	–
розрахунками з оплати праці	–	0,3	0,3	–	–	0,3	0	-0,3	0	0	–
Інші поточні зобов'язання	5854,8	9139,1	8452,5	11935,1	12091,1	3284,2	-686,6	3482,6	156,0	6236,2	206,5
Усього за розділ. III	10230,3	23496,0	19413,7	26265,0	26766,0	13265,6	-4082,2	6851,2	501,0	16535,6	261,6
Баланс	12596,2	27058,8	23539,1	29739,0	30195,3	14462,6	-3519,7	6199,8	456,3	17599,1	239,7

Джерело: розраховано автором за додатком В.

За результатами розрахунків можна зробити висновки, що коефіцієнти загальної ліквідності, швидкої ліквідності та абсолютної ліквідності знаходяться у межах нормативних значень та мають тенденцію до покращення [37]. Не зважаючи на те, що чистий оборотний капітал зменшився (на 1567,13 тис. грн), ліквідність підприємства свідчить про спроможність товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» сплачувати свої поточні зобов'язання. Натомість значення показників платоспроможності свідчать, що підприємство залежить від зовнішніх джерел фінансування (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Аналіз динаміки показників ліквідності та платоспроможності ТОВ «ЕвроТек Сервіс» за 2013-2017 рр.

Показники	На 31.12. 2013 р	На 31.12. 2014 р	На 31.12. 2015 р	На 31.12. 2016 р	На 31.12. 2017 р	Абсолютне відхилення			
						2014/ 2013 р	2015/ 2014 р	2016/ 2015 р	2017/ 2016 р
Показники ліквідності									
Коеф. заг. ліквідності	1,323	1,361	1,437	1,368	1,351	0,037	0,076	-0,068	-0,017
Коеф. швид. ліквідності	1,123	1,101	1,290	1,135	1,088	-0,022	0,188	-0,155	-0,046
Коеф. абсол. ліквідності	0,273	0,263	0,173	0,262	0,262	-0,010	-0,090	0,088	0
Чистий оборотний капітал, тис. грн	608,2	2096,2	2920,8	2497,8	2175,3	1488,0	824,6	-423,0	-322,5
Показники платоспроможності									
Коеф. платоспромож.	0,235	0,165	0,218	0,146	0,142	-0,070	0,053	-0,072	-0,003
Коефіцієнт фінанси.	5,405	8,243	5,882	9,460	9,756	2,838	-2,361	3,567	0,306
Коеф. забезпеченості власними оборотними засобами	0,070	0,102	0,163	0,108	0,093	0,032	0,061	-0,055	-0,015
Коеф. маневреності власного капіталу	0,321	0,735	0,885	0,898	0,792	0,413	0,150	0,013	-0,106

Джерело: розраховано автором за додатком Г.

У табл. 2.4 містяться результати розрахунків показників ділової активності та рентабельності досліджуваного підприємства.

Таблиця 2.5

Аналіз динаміки показників ділової активності та рентабельності ТОВ «ЕвроТек Сервіс» за 2013-2017 рр.

Показники	2013	2014	2015	2016	2017	Абсолютне відхилення				
						14/13	15/14	16/15	17/16	17/13
Показники ділової активності										
Коефіцієнт оборотності активів	1,760	1,480	0,905	0,901	0,841	-0,280	-0,575	-0,003	-0,060	-0,91875
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	4,935	3,165	1,633	1,538	1,630	-1,770	-1,531	-0,095	0,091	-3,305
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	2,160	1,740	1,067	1,522	2,066	-0,420	-0,672	0,455	0,543	-0,093
Строк погашення дебіторської заборгованості, днів	113,986	177,713	344,301	365,672	344,976	63,727	166,587	21,371	-20,693	230,990
Строк погашення кредиторської заборгованості, днів	260,453	323,281	527,233	369,522	272,177	62,827	203,952	-157,711	-97,345	11,723
Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	7,203	6,157	4,083	3,970	2,800	-1,046	-2,073	-0,113	-1,170	-4,403
Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача)	6,018	13,680	11,658	11,910	12,705	7,661	-2,021	0,251	0,795	6,686
Коеф. оборотності власного капіт.	10,688	9,897	5,955	6,315	7,303	-0,791	-3,942	0,360	0,988	-3,385
Показники рентабельності										
Коефіцієнт рентабельності активів	0,195	0,081	0,013	0,001	0,037	-0,113	-0,067	-0,012	0,036	-0,157
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	1,180	0,540	0,086	0,012	0,321	-0,640	-0,453	-0,073	0,308	-0,858
Коефіцієнт рентабельності діяльності	0,137	0,068	0,018	0,002	0,055	-0,068	-0,050	-0,016	0,052	-0,082
Коефіцієнт рентабельності продукції	0,697	0,490	0,678	0,863	0,816	-0,207	0,188	0,185	-0,047	0,118

Джерело: розраховано автором за додатком Д.

Результати розрахунків ділової активності та рентабельності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» свідчать про швидкість обертання фінансових ресурсів підприємства, а також ефективність вкладення коштів у діяльність підприємства та раціональність їх використання.

2.2. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності та організації міжнародних транспортних операцій ТОВ «ЕвроТек Сервіс».

Міжнародна діяльність Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» здійснюється шляхом експорту товарів та їх реалізації на зовнішніх ринках.

У складі організаційної структури Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» немає окремого відділу, що займається міжнародною економічною діяльністю. Організацією міжнародних транспортних операцій підприємства займаються один менеджер зовнішньоекономічною діяльністю, який працює в окремому відділі, який підпорядковується директорів. Основними обов'язками менеджера Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» є збирання, систематизація, вивчення та узагальнення інформаційних матеріалів про економічну, та інші види діяльності підприємств, з якими у Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» укладені договори про співробітництво; складання тематичних оглядів про конкурентоспроможність послуг, що надаються підприємством, та відповідність вимогам для їх діяльності на міжнародному ринку; контроль за виконанням зовнішньоекономічних договорів.

Розглянемо, як Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» здійснює міжнародні транспортні операції. Транспортні операції включає в себе декілька етапів, кожен з яких має свої особливості (табл. 2.6).

На підготовчому здійснюється маркетингове дослідження – комплексне вивчення зовнішніх ринків для отримання інформації про стан і перспективи

розвитку пропозиції та попиту, динаміки цін, тенденції ринкової кон'юнктури, ступеня задоволення попиту, дії конкурентів, нових методах надання послуг.

Таблиця 2.6

Основні етапи здійснення експортної операції ТОВ «ЕвроТек Сервіс»

Етап здійснення транспортних операції	Зміст етапу
Перший етап	Встановлення ділового контакту із зарубіжним партнером
Другий етап	Оформлення замовлення покупцем
Третій етап	Забезпечення доставки і розрахунків
Четвертий етап	Виконання замовлення продавцем

Джерело: складено автором.

Дана інформація необхідна для Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» для вироблення стратегії і тактики поведінки на зовнішньому ринку з метою підвищення її конкурентоспроможності та збільшення прибутку.

За результатами маркетингового дослідження зовнішніх ринків Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» обирає стратегію та напрямок для виконання транспортної операції, яка вважає найбільш прибутковими. Далі здійснюється пошук потенційних клієнтів, які зацікавлені у переміщенні. Етап аналітичної роботи починається за результатами попереднього відбору напрямку та попиту на нього і збирання інформації про них. Його мета – оцінка придатності та прибутковості маршруту, що увійшли до списку Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс», як зацікавленні. При оцінюванні таких параметрів і доцільності Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» використовує систему звужуючих критеріїв: на початковому етапі відбору потенційного партнера можливе використання укрупнених критеріїв, таких як країна, дальність маршруту, якості дорожнього покриття і т.д.; на останньому етапі, кількість аналогічних компаній, що надають подібні послуги на внутрішньому та міжнародному ринку надання транспортних послуг з перевезення, критерії відбору

конкретизуються і здійснюється детальний зіставний аналіз характеристик і можливостей потенціального варіанту. Основним документом, який дозволяє здійснити такий аналіз, є конкурентний лист – зведена порівняльна таблиця пропозицій, які були відібрані Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» у процесі аналізу. На цьому ж етапі відбувається розрахунок цін та іншої інформації щодо ефективності транспортних операцій.

Укладанню контракту передують етап попередніх переговорів, у процесі якого сторони домовляються і узгоджують ключові позиції майбутнього контракту: кількість пасажирів, ціну та загальну вартість контракту, строки надання транспортних послуг, санкції за порушення умов контракту та інше. Після узгодження положень контракту здійснюється його підписання. Наступний етап – підготувати й оформити технічну і товаро-супровідну документацію, який передбачає зі сторони Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» подачу потрібної документації державним органам, що є предметом договору. Також виконати необхідні прикордонні, митні, санітарні, ветеринарні формальності та організувати нагляд за транспортною операцією від початкової та кінцевої точки. З боку покупця – оплату вартості перевезення за

умовами договору.

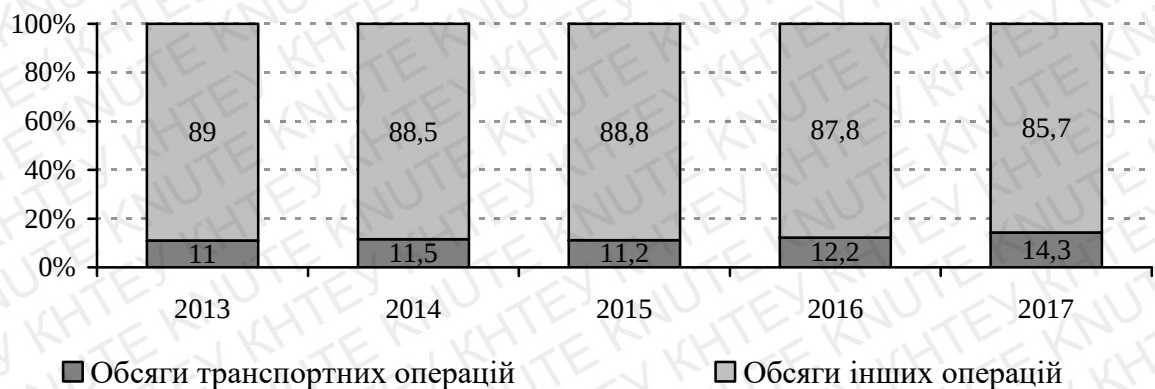


Рис. 2.1 Динаміка змін структури операцій ТОВ «ЕвроТек Сервіс» у 2013-2017 рр.

Джерело: розраховано автором.

За результатами транспортної операції здійснюється розгляд можливих претензій (у випадку невиконання однією зі сторін своїх зобов'язань), а також оцінка

ефективності транспортної операції. Показники результативності транспортної операції порівнюються з попередніми аналогічними операціями, встановлюються причини відхилення та здійснюється інтерпретація отриманих результатів з обґрунтуванням необхідності подальшого здійснення операції на міжнародному ринку. Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» з позиції транспортних послуг орієнтується як на внутрішній, так і на зовнішній ринки.

Протягом досліджуваного періоду темпи зростання експорту випереджали темпи зростання обсягів продажів на внутрішньому ринку (табл. 2.7).

Після узгодження положень контракту здійснюється його підписання. Наступний етап – підготувати й оформити технічну і товаро-супровідну документацію, який передбачає зі сторони Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» подачу потрібної документації держаним органам, що є предметом договору. Також виконати необхідні прикордонні, митні, санітарні, ветеринарні формальності та організувати нагляд за транспортною операцією від початкової та кінцевої точки. З боку покупця – оплату вартості перевезення за умовами договору.

Таблиця 2.7

Аналіз динаміки обсягів операцій Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» у 2013-2017 рр., тис. грн

Показник	2013	2014	2015	2016	2017	Відхилення, 2017/2013	
						абсолютне	відносне, %
Обсяги інших операцій	9194,6	15374,8	12122,5	12150,2	11516,1	2321,5	125,2
Обсяги транспортних операцій	4549,1	8098,2	6189,5	7044,5	8652,1	4103,0	190,2
Всього	13743,7	23473	18312	19194,7	20168,2	6424,5	146,7

Джерело: розраховано автором.

Обсяги транспортних операцій збільшилися на 4103 тис. грн (у 1,9 рази), обсяги інших операцій (ремонт та обслуговування автомобілів) – на 2321,5 тис. грн (на 25,2%).

ТОВ «ЕвроТек Сервіс» працює з європейськими країнами, такими як Німеччина, Чехія, Польща, Болгарія, Словаччина та Угорщина (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Аналіз динаміки обсягів експорту ТОВ «ЕвроТек Сервіс» за географічною структурою у 2013-2017 рр.

Період / Країна	Німеччина	Чехія	Польща	Словаччина	Угорщина	Болгарія	Всього
Обсяги, тис. грн							
2013	1128	837	787	–	–	400,3	4549
2014	2308	1425	1223	421,1	–	607,3	8098
2015	1832	1021	798,5	377,5	334,2	377,5	6190
2016	2226	1155	838,3	486,1	479	521,3	7045
2017	2838	1627	744,1	674,8	614,2	553,7	8652
Абсолютне відхилення, тис. грн							
2014/2013	1180	588,2	435,8	421,1	0	207	3549,1
2015/2014	-475,8	-404	-424,3	-43,6	334,2	-230	-1908,7
2016/2015	393,8	134	39,7	108,6	144,7	143,8	855
2017/2016	611,8	471,3	-94,1	188,7	135,2	32,3	1607,6
2017/2013	1710	789,6	-42,8	674,8	614,2	153,3	4103
Темпи зростання (зменшення), %							
2014/2013	204,6	170,3	155,4	–	–	151,7	178,0
2015/2014	79,4	71,7	65,3	89,6	–	62,2	76,4
2016/2015	121,5	113,1	105,0	128,8	143,3	138,1	113,8
2017/2016	127,5	140,8	88,8	138,8	128,2	106,2	122,8
2017/2013	251,6	194,3	94,6	–	–	138,3	190,2

Джерело: розраховано автором.

Протягом досліджуваного періоду географія підприємства розширилася з чотирьох країн у 2013 р. до шести країн у 2017 р. Збільшення кількості операцій транспортних операцій відбулося до всіх країн, крім Польщі. Найбільш суттєве зростання відбулося до Німеччини – 1709,7 тис. грн, Чехії – на 789,6 тис. грн та Словаччини – на 674,8 тис. грн. Обсяги транспортних операцій до Польщі зменшилися на 42,8 тис. грн.

Зміни географічної структури експорту Товариства з обмеженою відповідальністю «Евро Тек Сервіс» проілюстровано на рис. 2.3.

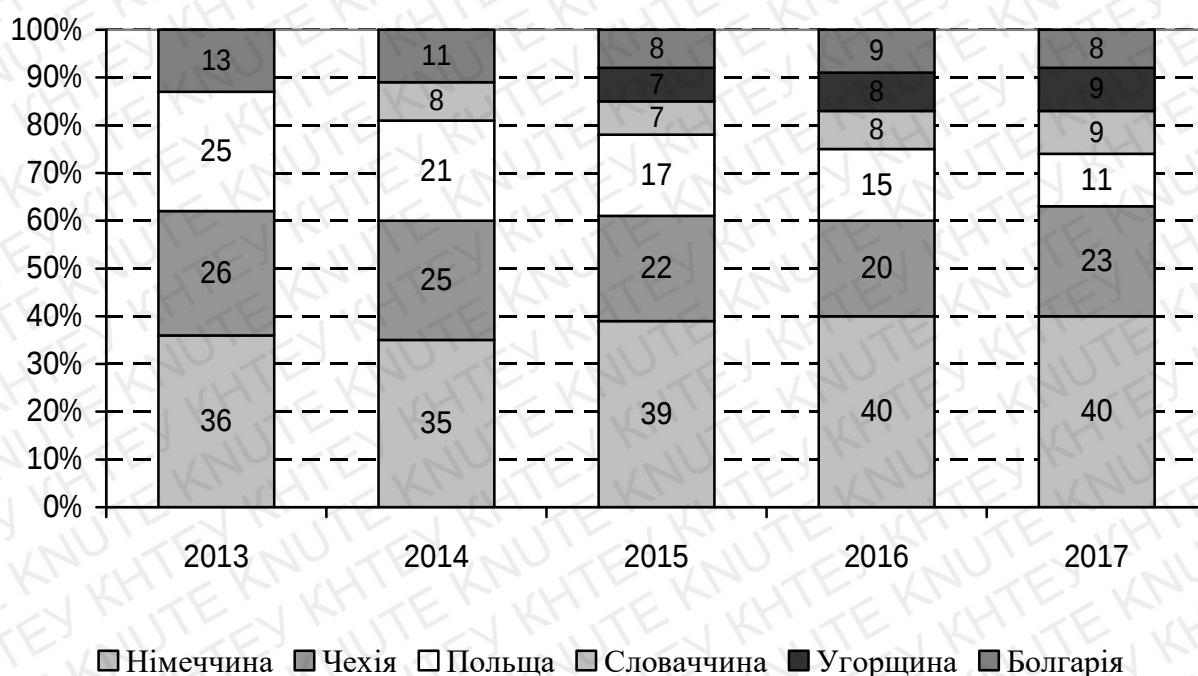


Рис. 2.3. Динаміка географічної структури експорту Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» за 2013-2017 р.

Джерело: розраховано автором.

У географічній структурі експорту підприємства протягом досліджуваного періоду збільшилася частка Німеччини (з 24,8% до 32,8%). За рахунок зменшення частки Австрії (з 15,5% до 8,2%) та Польщі (з 17,3% до 8,6%). Майже незмінною лишилася частка Чехії у загальному обсязі експорту підприємства (18,4% у 2013 р. та 18,8% у 2017 р.).

2.3. Оцінка ефективності організації міжнародних транспортних операцій товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс».

Важливою складовою аналізу діяльності Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» та обов'язковою умовою прийняття рішення про доцільність здійснення економії операції є оцінка ефективності міжнародних транспортних операцій. Основна мета оцінки ефективності – визначення можливості майбутнього розвитку підприємства, виявлених за результатами розрахунків показників ефективності, які відображають стан і розвиток міжнародних транспортних операцій Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс». Завданням аналізу регулювання зовнішньоекономічної діяльності на товаристві з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» є постійне врахування змін у організації процесу надання послуг на ринку транспортних послуг в результаті впливу об'єктивних факторів, підтримання і вдосконалення стану впорядкованості управлінського об'єкта. Наприклад, зміни в забезпеченості матеріальними і трудовими ресурсами, несприятливий вплив змін міжнародних конкурентних умов тощо.

На стадії планування виходу товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» на зовнішні ринки визначення рівня ефективності зумовлює ступінь зацікавленості виходу підприємства на конкретні ринки щодо продажу певних напрямів для транспортних операцій. На стадії безпосереднього здійснення міжнародної діяльності показники ефективності дозволяють визначати негативні тенденції, які є індикатором для прийняття певних управлінських рішень щодо необхідності усунення негативних факторів, а у разі неможливості їх усунення – відмови від такої діяльності.

У процесі оцінки ефективності міжнародних комерційних операцій Товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» використовує як комплексний, так і тематичний аналіз Зовнішньоекономічної діяльності.

За допомогою комплексного аналізу фахівці товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» вивчають сукупність показників, що характеризують фінансову діяльність і фінансове становище підприємства за певний період. Підсумки аналізу відображають у річних і квартальних звітах, у вигляді пояснювальних записок.

За допомогою тематичного аналізу вивчають окремі показники діяльності підприємства: комерційно-фінансові, валютні, транспортні, або досліджують певне коло функціональних питань у межах однієї структури підприємства. Цей аналіз використовується фахівцями товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» при дослідженні актуальних питань ефективності реалізації різноманітних товарів на певному ринку або окремого товару на різних ринках.

Оцінкою ефективності міжнародних транспортних операцій на товаристві з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» займаються менеджер зовнішньоекономічної діяльності. У процесі розрахунків вони оцінюють ефективність як за підприємством в цілому, так і за окремими видами послуг, а також за окремими країнами.

Розрахуємо показники ефективності всіх видів діяльності окремо для кожної групи, що здійснює ТОВ «ЕвроТек Сервіс».

Ремонт техніки та устаткування протягом досліджуваного періоду був ефективним. Проте значення показника ефективності на кінець досліджуваного періоду зменшилося на 0,12 пунктів (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Аналіз динаміки показників ефективності з надання послуг ремонту ТОВ «ЕвроТек Сервіс» за 2013-2017 рр., тис. грн

Показник	2013 р	2014 р	2015 р	2016 р	2017 р	Абсолютне відхилен
----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------------------

						ня, 2017/201 3 р
Виручка від послуг ремонту техніки та устаткуванням	322,8	494,0	383,7	373,3	562,3	239,5
Собівартість послуг	210,5	297,5	227,2	232,2	333,0	122,5
Накладні витрати при здійсненні	90,3	133,3	103,6	100,7	146,2	55,8
Ефект, тис грн	21,8	63,1	52,8	40,2	83,1	61,2
Коефіцієнт ефективності здійснення послуг	1,33	1,43	1,45	1,40	1,46	0,125

Джерело: розраховано автором.

Якщо у 2013 р. ефективність складала 1,33, у 2014 р. та 2015 р. значення цього показника збільшилося до рівня 1,43 та 1,45 відповідно. У 2016 р. ситуація погіршилася і коефіцієнт ефективності становив 1,40. У наступному 2017 рр. коефіцієнт ефективності досяг значення 1,46. Прибуток від експорту цієї продукції протягом досліджуваного періоду був невеликим. Найбільший економічний ефект зафіксовано у 2017 р. – 83,1 тис. грн. Іншими роками прибуток не перевищував 63,1 тис. грн.

Ефективність виробництва будівельних виробів з пластмас зменшився незначно – на 0,012 пункт через зменшення продажу обсягів цієї продукції у 2015 р. (табл. 2.10)

Таблиця 2.10

Аналіз динаміки показників ефективності виробництва та продаж будівельних виробів з пластмас ТОВ «ЕвроТек Сервіс» на міжнародних ринках за 2013-2017 рр., тис. грн

Показник	2013 р	2014 р	2015 р	2016 р	2017 р	Абсолютне відхилення, 2017/201 3 р
Виручка від реалізації продукції	727,7	1133,7	967,1	1391,2	1784,5	1056,6
Собівартість виготовлення продукції	372,7	596,0	524,3	736,3	931,6	558,8

Накладні витрати	182,0	283,3	241,8	347,7	446,0	264,0
Ефект, тис грн	173,1	254,1	201,0	307,1	406,6	233,5
Коефіцієнт ефективності	2,03	2,01	1,96	2,00	2,02	-0,012

Джерело: розраховано автором.

Значення коефіцієнту ефективності виробництва та продажу будівельних виробів з пластмас коливається у діапазоні 1,96-2,03. Найбільш ефективним був у 2013 р. (2,03), найменш ефективним – у 2015 р. (1,96). У 2017 р. значення коефіцієнту становило 2,02. Прибуток підприємства від цього товару збільшився на 233,5 тис. грн. Найбільшу суму прибутку товариство з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» отримало у 2017 р. – 406,6 тис. грн.

Від виробництва дерев'яних будівельних конструкцій і столярських виробів товариство з обмеженою відповідальністю ТОВ «ЕвроТек Сервіс» щороку отримувало прибуток, який у збільшився на 41,9 тис. грн (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Аналіз динаміки показників ефективності виробництва та продаж дерев'яних будівельних конструкцій і столярський виробів ТОВ «ЕвроТек Сервіс» на міжнародних ринках за 2013-2017 рр., тис. грн

Показник	2013 р	2014 р	2015 р	2016 р	2017 р	Абсолютне відхилення, 2017/2013 р
Виручка від реалізації продукції	932,6	1554,8	1275,0	1394,7	1669,8	737,2
Собівартість виготовлення продукції	604,7	992,7	801,3	871,5	1027,6	422,8
Накладні витрати	261,1	435,3	357,0	390,5	467,6	206,5
Ефект, тис грн	66,7	126,7	116,6	132,7	174,6	107,8
Коефіцієнт ефективності	1,35	1,36	1,37	1,38	1,40	0,050

Джерело: розраховано автором.

Найбільший обсяг ефекту спостерігається у 2016-2017 рр. (132,27 тис. грн та 174,6 тис. грн відповідно). Ефективність виробництва дерев'яних

будівельних конструкцій і столярських виробів збільшилася на 0,05 пункти (з 1,35 до 1,40). При цьому значно збільшилася собівартість виготовлення продукції – на 107,8 тис. грн або у 2,61 рази.

Таблиця 2.12

Аналіз динаміки показників ефективності оптової торгівлі деталями та приладдям для автомобільних засобів ТОВ «ЕвроТек Сервіс» за 2013-2017 рр., тис. грн

Показник	2013 р	2014 р	2015 р	2016 р	2017 р	Абсолютне відхилення, 2017/2013 р
Виручка від реалізації продукції	322,8	494,0	383,7	373,3	562,3	239,5
Собівартість виготовлення продукції	210,5	297,5	227,2	232,2	333,0	122,5
Накладні витрати	90,3	133,3	103,6	100,7	146,2	55,8
Ефект, тис грн	21,8	63,1	52,8	40,2	83,1	61,2
Коефіцієнт ефективності	1,33	1,43	1,45	1,40	1,46	0,125

Джерело: розраховано автором.

Ефективність оптової торгівлі деталями та приладдям для автомобільних засобів у досліджуваному періоді збільшилася (табл. 2.12).

Якщо у 2013 р. ефективність експорту складала 1,33, у 2014 р. та 2015 р. значення цього показника збільшилося до рівня 1,43 та 1,45 відповідно. У 2016 р. ситуація погіршилася і коефіцієнт ефективності становив 1,40. У наступному 2017 рр. коефіцієнт ефективності досяг відмітки 1,46. Прибуток від оптової торгівлі цієї продукції протягом досліджуваного періоду був невеликим. Найбільший економічний ефект зафіксовано у 2017 р. – 83,1 тис. грн. Іншими роками прибуток не перевищував 63,1 тис. грн.

Динаміка показників ефективності надання в оренду автомобілів і легкових транспортних засобів свідчить про невелике збільшення (табл. 2.13).

Значення коефіцієнту ефективності експорту збільшилося на 0,037 пункти (з 1,53 до 1,57). Ефект експорту збільшився на 100,2 тис. грн.

Найбільш прибутковим експорт був у 2014 р. (201,0 тис. грн) та у 2017 р. (201,8 тис. грн).

Аналіз показав, що значення коефіцієнту ефективності експорту збільшилося за всіма видами послуг та товарів, крім виробництва та продажу будівельних виробів з пластмас. Найбільш ефективним був експорт устаткування для автосервісу та будівельного обладнання.

Таблиця 2.13

Аналіз динаміки показників ефективності надання в оренду автомобілів і легкових транспортних засобів ТОВ «ЕвроТек Сервіс» за 2013-2017 рр., тис.

грн

Показник	2013 р	2014р	2015 р	2016 р	2017 р	Абсолютне відхилення, 2017/2013 р
Виручка від реалізації продукції	550,5	1012,2	693,1	746,7	986,3	435,8
Собівартість виготовлення продукції	289,2	517,7	350,2	384,8	498,5	209,2
Накладні витрати	159,6	293,5	201,0	216,5	286,0	126,3
Ефект, тис грн	101,6	201,0	141,8	145,3	201,8	100,2
Коефіцієнт ефективності	1,53	1,56	1,57	1,55	1,57	0,037

Джерело: розраховано автором.

Висновки до розділу 2.

Організаційно-управлінська структура ТОВ «ЕвроТек Сервіс» представлена директором, який курує бухгалтерією, відділом з перевезення пасажирів та відділом ремонту та обслуговування та дозволяє забезпечити свою спеціалізацію в ремонті, обслуговуванні та транспортування вантажів та людей для всіх галузей промисловості. Директор має одного заступника, який є керівником ремонтного, складського та відділу сервісного обслуговування. Аналіз фінансової діяльності товариства з обмеженою відповідальністю

«ЕвроТек Сервіс» засвідчить про швидкість обертання фінансових ресурсів, спроможність підприємства сплачувати свої поточні зобов'язання, а також про ефективність вкладення коштів у діяльність підприємства та раціональність їх використання.

Міжнародна комерційна діяльність товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» здійснюється шляхом транспортними послугами та реалізації на міжнародних ринках. У складі організаційної структури ТОВ «ЕвроТек Сервіс» відсутній окремий відділ, що займається міжнародною діяльністю. Організацією міжнародних транспортних операцій підприємства займаються один менеджер зовнішньоекономічної діяльності, який працює у складі відділу з перевезень пасажирів. Товариство з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» співпрацює з такими країнами, як Німеччина, Болгарія, Чехія, Польща, , Словаччина та Угорщина. Протягом досліджуваного періоду географія підприємства розширилася з чотирьох країн у 2013 р. до шести країн у 2017 р., обсяги надання послуг підприємства збільшилися на 4103 тис. грн (у 1,9 рази). Зростання надання послуг з перевезень відбулося до всіх країн, крім Польщі. Обсяги надання послуг, крім транспортних операцій, збільшилися за всіма групами.

Важливою складовою аналізу діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» та обов'язковою умовою прийняття рішення про доцільність здійснення міжнародної діяльності є оцінка ефективності зовнішньоекономічних транспортних операцій. Основна мета оцінки ефективності – визначення можливостей подальшого розвитку підприємства, виявлених за результатами розрахунків показників ефективності, які відображають стан і розвиток міжнародної транспортної діяльності ТОВ «ЕвроТек Сервіс». У цілому з точки надання послуг з транспортних операцій ТОВ «ЕвроТек Сервіс» у досліджуваному періоді був ефективним та вигідним.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ ТОВ «ЕВРОТЕК СЕРВІС»

3.1 Міжнародна практика регулювання транспортних операцій та її дотримання ТОВ «ЕВРОТЕК СЕРВІС»

Розширення транспортної діяльності викликав явища й процеси, які стирають кордони ринків, посилюють залежність національних економік від зовнішніх шоків, ризиків тощо. У зв'язку з цим транспортні операції пов'язані з міжнародними економічними стосунками подвійно. Це обумовлено тими обставинами, що перевезення вантажів і пасажирів, з одного боку, є самостійною сферою надання комерційних послуг на світовому ринку, а з іншого – це ключова посередницька ланка, необхідна для багатьох видів цих відносин у формі купівлі-продажу товарів і надання послуг. Тому у світовій практиці регулювання транспортних перевезень має важливе значення для ефективності міжнародної торгівлі, а також для розвитку економічно вигідних маршрутів перевезень, окремих регіонів, країн і світового господарства.

Підприємство ТОВ «ЕвроТек Сервіс», як учасник міжнародних транспортних операцій, дотримується стандартів з міжнародних транспортних перевезень пасажирів та вантажу. Компанія, який здійснює міжнародні перевезення, повинен дотримуватися ліцензійних умов, що передбачають кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги для провадження такої діяльності. В ліцензійних умовах визначено види перевезень, що здійснюються в межах визначеного виду діяльності (наприклад, надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів або надання послуг з міжнародних перевезень вантажів). Такий поділ має значення для формулювання дозволеного ліцензією виду діяльності.

Головне в нинішній економічній ситуації - дотримуватися принципу обачності, тобто обережності: дохід слід враховувати, лише впевнившись, що його отримають і правильно визначать. Водночас спрацьовує і третій принцип - відповідності: відображаючи доходи за операцією, необхідно відображати й супутні витрати, і навпаки.

Найбільш важливу роль в регулюванні міжнародних операцій відіграють спеціальні міжнародні організації в сфері транспорту. Багатосторонні організації в галузі транспорту або ті, які пов'язані з транспортом і сприяють його розвитку, стали виникати в світі одними з перших – в кінці XIX ст. і на початку XX ст. зі поступовим збільшенням міжнародних перевезень вантажів і пасажирів, що були у той час найважливішою сферою зовнішньоекономічних послуг. Одним із перших у 1874 р. був створений Міжнародний союз морського страхування зі штаб-квартирою в Цюриху, у 1884 р. біла заснована Міжнародна асоціація залізничних конгресів в Лондоні, у 1897 р. був утворений Міжнародний морський комітет в Антверпені, у 1900 р. створена Постійна міжнародна асоціація конгресів з судноплавства у Брюсселі, у 1905 р. – Балтійська і міжнародна морська конференція в Копенгагені, у 1919 р. – Міжнародна асоціація повітряних перевізників у Гаазі, а у 1934 р. засновано Міжнародний союз авіаційних страховиків у Лондоні, найважливіші організації зображені в табл. 3.1.

Вище згадані організації із звичайних умов охоплювали вузькі сфери діяльності, що мали істотне значення для організації та розвитку міждержавних операцій, оскільки таким шляхом вдавалося спільно вирішувати питання, що вимагали узгодження. Так наприклад, Міжнародний союз морського страхування дозволив розширити діяльність національних страхових компаній, що сприяли зростанню вантажообігу небезпечного виду транспорту, який обслуговував зовнішньоторговельні перевезення в найбільших масштабах. Через тридцять років з початку транскордонних авіаперевезень потрібно було створення аналогічної організації для зниження ризиків при використанні повітряного транспорту в міжнародних транспортних операціях.

Після Другої світової війни кількість міжнародних організацій в області транспортних операцій почала збільшуватись і на початку 70-х років цей

процес призупинився, досягнувши достатнього рівня, таким чином розширилася сфера їх діяльності і підвищилася ефективність. Ці організації стали однією із найбільш представницьких галузевих груп [39, с. 368].

Серед основних міжнародних транспортних або сприяючих розвитку транспорту організацій є спеціалізовані в окремих областях співробітництва (наприклад, як зазначалося, в області авіаційного чи морського страхування), в окремих секторах сфери послуг (власники танкерів, портове господарство, автодорожній холодильний транспорт), або які займаються усіма питаннями певного виду транспорту – автодорожнього, водного чи авіаційного.

Таблиця.3.1

Найменування основних організацій з регулювання міжнародних транспортних операцій

Найменування організації	Абревіатура	Рік заснування	Місто створення штаб-квартири
Міжнародна організація цивільної авіації	ІКАО	1944	Монреаль
Міжнародна авіатранспортна організація	IATA	1945	Монреаль
Міжнародний союз автомобільного транспорту	МСАТ	1947	Женева
Міжнародна палата судноплавства	МПС	1948	Лондон
Міжнародний союз річного	ІЮІН	1952	Антверпен
Центральна організація автодорожнього холдингового транспорту	-	1955	Женева
Міжнародна асоціація портів і гаваней	МАПГ	1955	Токіо
Міжнародна морська організація	ІМО	1959	Лондон
Міжнародна асоціація цивільних авіа-портів	ІКАА	1962	Париж
Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів	Інтертанко	1971	Осло

Джерело: побудовано автором за [38, с. 78].

За кількістю міжнародних організацій виділяється водний транспорт. Із 16 основних організацій на водним транспортом займаються 9, у тому числі 4 організації з 6 створенні до війни та 10 післявоєнних організацій. Це пов'язано

з швидким розвитком міжнародного транспорту під час освоєння морських шляхів великим зовнішньоторговельним вантажообігом, який досі здійснюється водним транспортом, і з широким використанням у міжнародних транспортних операціях торговельних суден.

Серед міжнародних транспортних організацій, що займаються вирішенням великої кількості питань, можна виділити наступні [40, с. 333]: Міжнародну морську організацію та Міжнародну організацію цивільної авіації. Вони входять у якості спеціалізованих установ у систему ООН, функціонують вже декілька десятиліть і, надаючи основні засоби перевезення зовнішньоторгових вантажів для транспортних операцій.

Крім багатосторонніх транспортних організацій, істотне значення в регулюванні світового ринку послуг мають і регіональні, причому деякі з них поширюють свою діяльність у комплексі на ряд видів транспорту. Однією із найбільш впливовою організацією є Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), яка була створена у 1953 р. в Парижі групою міністрів Європейських країн [41, с. 414]. На сьогодні повноправними членами Конференції є представники понад 30 країн; крім того, асоційованими членами виступають США, Канада, Японія та ін. У сферу її компетенції входять автодорожній, залізничний і річковий транспорт.

ЄКМТ тісно пов'язана з Організація економічного співробітництва і розвитку. Остання здійснює фінансування Конференції, комплектує її Секретаріат своїми фахівцями та спеціалістами і виділила місце у своїй штаб-квартирі. Метою Конференції є розробка і проведення заходів, які сприяють оптимальному використанню внутрішньо європейського транспорту, що має міжнародне значення. ЄКМТ виступає координатором діяльності інших транспортних організацій в Європі та сприяє їх роботі. Експерти Конференції ведуть дослідження у галузі економіки транспорту, прогнозують розвиток попиту і готують проекти міжнародних конвенцій. Конференція розробляє основні напрями транспортної політики, включаючи питання

безпеки і правил дорожнього руху, інвестицій і застосування нових технологій. У 1972 р. за рішенням ЄКМТ розпочала діяльність система «Міжнародне співробітництво в галузі транспортної документації». У 1995 р. Рада міністрів Конференції прийняла рішення про розробку концепції всеєвропейської транспортної політики в умовах зростаючої перевантаженості доріг у Європі та про полегшення доступу на європейський транспортний ринок шляхом гармонізації діючих норм, у тому числі перехідних (шляхом лібералізації та інтеграції, встановлення єдиних правил для автобусного сполучення, приєднання до міжнародних угод Європейської економічної комісії ООН) [40, с. 333].

Серед найбільш важливих галузевих регіональних транспортних організацій можна відзначити Європейську конференцію цивільної авіації (ЕКАК). Вона була створена у 1995 р. у Страсбурзі з ініціативи Європейської ради і за підтримки ІКАО, налічує понад 30 членів. Займається координацією повітряних перевезень в Європі, а також питаннями більш ефективного використання та безпечного розвитку цивільної авіації. Експерти Конференції збирають і аналізують економічну і технічну інформацію про регулярні та нерегулярні перевезення; розробляють рекомендації і проекти угод для урядів. Користується послугами Секретаріату ІКАО [42, с. 309].

Діяльність Конференції будується на трьох принципах: зацікавленості більшості країн у вирішенні істотного питання, можливості його прийняття на взаємовигідній основі, специфічності проблеми для європейських країн і корисність врегулювання останньою для ІКАО. Оскільки літаки стають швидкісними, потенціал авіаперевезень все більше залежить від механізму контролю за транспортними потоками, які наближаються до граничного насичення на певних трасах, і від стану інфраструктури аеропортів, оперативно обслуговуючих польоти, особливо у години пік. Останнім часом на подолання зазначених рамок для розширення використання цивільної авіації націлені зусилля членів Конференції.

У 1988 р. в рамках ЕКАК було затверджено пропозицію про створення єдиного органу управління повітряним рухом в Європі [43, с. 78]. У 1990 р. прийнята стратегія Конференції на наступне десятиліття, яка орієнтує країни-члени на завершення гармонізованої та інтегрованої системи аеронавігаційного контролю. Передбачена повна гармонізація служб контролю у 1995–1998 рр. і намічено здійснення їх інтеграції на початку ХХІ ст.

Крім того, що регулювання світового ринку транспортних операцій формується під впливом трьох основних чинників: міжнародних економічних відносин, у тому числі змін у структурі товарообігу, торгівлі послугами по перевезенню вантажів і пасажирів, включаючи обслуговування цих перевезень (впливає також різна частка вантажів і пасажирів у перевезеннях національними видами транспорту) і, власне, транспорту (у цілому і окремих його конкурентних видів).

Ринок транспортних послуг теоретично сприймається і аналізований як єдине ціле, на практиці сильно диференційований. Це відноситься не тільки до окремих видів транспорту – водного, залізничного, автодорожнього та авіаційного (вони розвиваються в різних умовах і управляються, як правило, самостійними державними структурами), але і до концентрації капіталу в них: при порівняно високій монополізації залізничного та повітряного транспорту відносно вільна конкуренція існує в галузі водного і особливо автодорожнього транспорту, де успішно знаходять свою «нішу» не тільки великі, а й середні і навіть малі компанії [47].

Міжнародні транспортні організації почали свою діяльність з налагодження постійної співпраці між національними компаніями, їх об'єднаннями та урядовими установами з метою усунення невиправданих технічних і правових відмінностей, які створювали бар'єри для транскордонних перевезень, обтяжували останні додатковими витратами,

затримували доставку пасажирів і вантажів. Ця діяльність здійснюється і в даний час, але вона є далеко не єдиною і не визначальною.

Велика увага приділяється стандартизації та раціоналізації національних правил і вимог щодо експлуатації транспортних засобів та інфраструктури, а також створенню оптимальних умов для трансграничного переміщення пасажирів і вантажів [51].

Формою лібералізації торгівлі транспортними послугами, що успішно розвивається, є активна діяльність багатосторонніх організацій з гармонізації, уніфікації та спрощення транспортних і супутніх перевезень документів і процедур, тобто шляхом скорочення й усунення технічних бар'єрів.

До особливостей регулювання світового ринку транспортних послуг можна віднести нижче згадані.

Більшість міжнародних організацій, незалежно від складу учасників та сфери діяльності, вирішують питання безпеки, які розглядаються як інструмент сприяння розвитку транскордонних перевезень та світового ринку транспортних послуг [52]. З тих же міркувань багато міжнародних організацій вважають пріоритетною сферою своєї діяльності вдосконалення транспортних засобів та технічного оснащення портів.

У регулюванні ринку співіснують дві взаємозалежні системи: двосторонні угоди між країнами, що визначають умови взаємного надання транспортних послуг, у тому числі преференційний режим по деяких операціях, і багатостороннє регулювання (особливо в області морських, повітряних та залізничних перевезень), що передбачає правила експлуатації транспортних засобів і заходи з контролю за виконанням прийнятих зобов'язань країнами-членами.

Існуюча система міжнародних організацій включає дві принципово різні їх групи: меншу за кількістю, але найбільш авторитетну й представницьку за складом членів, утворюють організації, що встановлюють фактично обов'язкові для всіх країн правила і вимоги, наприклад ІМО і ІКАО

(міжурядові організації, що входять в ООН і налічують понад 100 членів), а більшу за кількістю, але меншу за представництвом (об'єднують переважно асоціації, союзи підприємців галузі та великі компанії) – організації, що сприяють діяльності їх членів і готують пропозиції та рекомендації для національних урядів та інших міжнародних економічних організацій, у тому числі які входять у першу групу [53, с. 78].

У розвитку регулювання національних ринків транспортних послуг можна виявити певний «поділ праці»: у торгово-політичному регулюванні, включаючи часткову лібералізацію, домінують двосторонні угоди, а в організаційно-технічному – домовленості на багатосторонньому рівні. Останнє пов'язано з тим, що заходи у цій області представляють практичний інтерес для всього ділового світу і не пов'язані напряму з допуском іноземців на внутрішній ринок.

У спеціалізованих міжнародних організаціях створені підрозділи, що здійснюють збір, аналіз та розповсюдження інформації, що представляє практичний інтерес для їхніх членів. При цьому інформаційні секції організацій диференційовані, охоплюючи, зокрема, стан кон'юнктури на ринку, проведення торгово-політичних заходів, випадки недобросовісної комерційної практики і т.д.

При значній кількості міжнародних організацій загального характеру та галузевої спеціалізації неминуче дублювання діяльності, але у цьому є і раціональний елемент, таких як створення умов для конкуренції та підвищення ефективності.

3.2. Визначення та обґрунтування напрямів удосконалення організації міжнародних транспортних операцій підприємства.

У зв'язку з тим, що об'єктом дослідження є підприємство, яке виконує міжнародні транспортні операції, то [функції товариства з обмеженою](#)

відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» тісно пов'язані з його безпосереднім видом діяльності, тобто наданням транспортних послуг. На підприємстві повинні реалізовуватися такі функції управління:

- перспективне і поточне планування транспортного процесу;
- економічний аналіз у всіх областях його діяльності;
- чітка і правильна організація робіт з дотриманням техніки безпеки, своєчасний ремонт і технічний огляд парку автотransпортних засобів;
- раціоналізація транспортного процесу, технічного огляду та поточного ремонту рухомого складу;
- координація роботи як всередині підприємства, так і між АТП, вантажовідправниками та вантажоодержувачами;
- контроль за транспортним процесом, виявлення недоліків у його організації та своєчасне їх усунення.

Крім того, на підприємстві діють як зовнішні, так і внутрішні чинники, які не завжди сприятливо впливають на діяльність підприємства. До зовнішніх чинників слід віднести досить агресивну конкурентне середовище, що склалася на ринку транспортних послуг. Значну частку в загальному обсязі перевезень стали займати приватні вантажоперевезення. Приватні перевізники складають значну конкуренцію для автотransпортних підприємств. До зовнішніх чинників належить і скасування державного регулювання автотransпорту.

Внутрішні чинники також впливають на стан підприємства. До них відносяться планування транспортного процесу, управління і координація всіх підсистем, контроль за транспортним процесом, облік і аналіз результатів його діяльності. На підприємстві не ведеться необхідна діяльність з планування (складання планів), по раціоналізації маршрутів руху автотransпорту, з координації робіт між підприємством і відправником. Все це тягне за собою відсутність злагодженої роботи автотransпортного підприємства і його замовників. Ситуація ускладнюється ще й тим, що через

відсутність замовлень на перевезення вантажів та пасажирів частина автопарку простоє без роботи.

Таким чином, за нинішньої ситуації на підприємстві виявлені наступні проблеми:

- неефективне управління перевезеннями;
- нераціональне планування перевезень;
- низька технічна готовність автомобільного парку;
- низький коефіцієнт використання пробігу на маршрутах;
- [простій](#) транспортних засобів у зв'язку з відсутністю замовлень на перевезення.

Отже, необхідно прийняти ряд управлінських рішень для поліпшення ситуації, що склалася на підприємстві.

Важливою умовою вдосконалення управління та оптимізації вантажних перевезень є підвищення наукової обґрунтованості методів прийняття рішень на всіх рівнях планового керівництва. Для успішного вирішення цієї проблеми необхідно зробити правильне соціально-економічне обґрунтування ефективності впровадження кожного прогресивного технічного рішення.

На підприємствах автомобільного транспорту визначення ефективності від впровадження нової техніки, винаходів та раціоналізаторських пропозицій здійснюється відповідно до визначених методиками, які повинні грати роль найважливішого інструменту управління технічним прогресом і його ефективністю. Перед автомобільним транспортом стоять конкретні цілі по збільшенню обсягу перевезень, підвищенню інтенсивності використання рухомого складу, економії матеріальних та [енергетичних](#) ресурсів, зниження трудових витрат. Для досягнення цих цілей необхідно прийняття рішень з удосконалення управління та оптимізації перевезень, що створює можливість на підприємстві впливати на технічний рівень нової техніки і виробництва в цілому.

Логістичний підхід до організації автомобільних перевезень обумовлює нове методологічне зміст, що полягає в тому, що основною складовою частиною перевезень має стати проектування оптимального (раціонального) перевізного процесу. Під цим розуміється пошук найкращих [організаційних](#) і технічно можливих рішень, що забезпечують максимальну ефективність перевезення вантажів від місця їхнього виробництва до місця споживання.

На підставі вищевикладеного, для поліпшення системи перевезень на підприємстві та підвищення ефективності використання рухомого складу може бути запропоновано такий захід як розробка раціонального маршруту руху транспортних засобів.

Організація руху рухомого складу на маршрутах повинна забезпечувати найбільшу [продуктивність](#) і найменшу [собівартість](#) перевезень. Маршрутом руху називається шлях прямування рухомого складу при виконанні перевезень. Маршрути бувають маятникові і кільцеві.

Довжиною маршруту називається шлях, прохідний автомобілем від початкового до кінцевого пункту маршруту.

Обігом рухомого складу на маршруті називається закінчений цикл руху, тобто рух по всьому маршруту з [поверненням](#) в початковий пункт, з якого почався рух, з виконанням всіх відповідних [операцій](#) (навантаження - розвантаження, [оформлення документів](#) і т.д.).

Маятниковим маршрутом називається такий маршрут, при якому рух між двома пунктами неодноразово повторюється.

Маршрутизація полягає в розробці таких маршрутів руху рухомого складу, які забезпечують найкраще використання пробігу автотransпортних засобів.

Таким чином, необхідно розробити оптимальний маршрут руху для головного замовника підприємства.

Вибір маршруту залежить від дислокації вантажно-розвантажувальних пунктів, роду транспортної операції і типу використання рухомого складу. На складання маршрутів впливає рід перевезених вантажів чи пасажирів. У ряді

випадків навіть при наявності зустрічних вантажопотоків порожній пробіг рухомого складу неминучий. Впливає і тип використовуваного рухомого складу. Так, при застосуванні спеціалізованого рухомого складу порожній пробіг в більшості випадків також виключити не можна.

Кількість вантажу на певному маршруті часто не забезпечує повного завантаження рухомого складу протягом часу роботи. Тому на практиці дуже часто трапляються випадки, коли протягом зміни рухомий склад використовується для перевезення вантажів чи пасажирів по декількох замовленнях чи кінцевих точках.

Маятниковий маршрут із зворотним повністю навантаженим пробігом, тобто рух автомашин з вантажем в обох напрямках.

В якості критеріїв вибору найкращої альтернативи можна виділити такі критерії, як:

- максимальне завантаження транспорту;
- мінімум порожнього пробігу;
- зниження витрат на перевезення;
- підвищення коефіцієнта використання пробігу.

Розробляючи маршрути, необхідно враховувати, що найбільш доцільна організація руху рухомого складу по маятникових маршрутах з зворотним не повністю навантаженим пробігом або з навантаженим пробігом в обох напрямках. Кільцеві маршрути організовуються у тих випадках, коли маятникові маршрути організувати неможливо.

Правильне складання маршрутів забезпечує досягнення найвищого коефіцієнта використання пробігу, а, отже, забезпечує зниження собівартості перевезень.

Оскільки час обороту рухомого складу дорівнює 48 годинам, то доцільно організувати його рух ні двома днями, а чотирма.

Для реалізації запропонованого заходу необхідно скоординувати та узгодити дії всіх учасників цього маршруту: Товариства з обмеженою відповідальністю

«ЕвроТек Сервіс» та орендо-отримувачами. При цьому автотранспортному підприємству необхідно укласти два [договори](#).

У [договорі](#) необхідно розглянути такі основні розділи:

- Предмет договору, де вказується сума договору в грошовому вимірі, тобто орієнтовна вартість майбутніх перевезень;
- Умови перевезення, де вказуються обов'язки сторін;
- Оплата перевезень і умови розрахунків, де вказується порядок і форма розрахунків за виконувани перевезення;
- Санкції, де визначається [матеріальна відповідальність](#) сторін за невиконання затверджених планів та порушення умов перевезення;
- Термін дії і порядок оформлення договору, де вказуються термін, на який укладається договір, юридичні адреси та [розрахункові рахунки](#) сторін.

При укладенні та виконанні [договорів](#) на автомобільні перевезення вантажів сторони повинні керуватися чинним законодавством, а також інструкціями вищестоящих організацій.

Так як перевезення будуть носити систематичний, а не разовий характер, то [підставою](#) перевезення пасажирів та виконання експедиційних операцій буде служити договір і замовлення. Перевезення вантажів автотранспортним підприємством здійснюється при обов'язковому дотриманні замовниками наступних умов: під'їзні шляхи до пунктів і місць вантаження-розвантаження повинні перебувати в стані, що забезпечує нормальний під'їзд і вільне маневрування автомобілів в будь-який час року; кінцеве місце повинні бути укомплектовані відповідними засобами, пристроями і протипожежними засобами; під'їзні шляхи та місця повинні бути оснащені відповідно до діючих норм.

Відправник зобов'язаний до прибуття рухомого складу підготувати до перевезення, а автотранспортне підприємство, у свою чергу, зобов'язана подавати рухомий склад під в чистому вигляді і в стані, придатному для перевезення.

Необхідно зазначити, що запропонований варіант раціоналізації маршруту дозволить значно підвищити коефіцієнт використання пробігу, а значить знизити витрати на перевезення і дозволить отримати додатковий прибуток.

Для оцінки ефективності розробленого раціонального маршруту руху автомашин підприємства необхідно в якості критеріїв обрати:

- значення коефіцієнта використання пробігу;
- [витрати](#) дизельного палива на 1 перевезення.

Далі необхідно провести розрахунок основних показників роботи автомобілів на маршруті.

Таким же чином можна розрахувати витрати мастильних та інших матеріалів на перевезення 1 перевезення.

Отже, відбудеться зниження загальної собівартості перевезення, після впровадження при тій же ціні він становитиме значно нижче.

Враховуючи все вищесказане, стає очевидним, що запропонований варіант раціоналізації маршруту є досить ефективним, дозволяє поліпшити техніко-експлуатаційні [показники роботи рухомого складу](#), підвищити продуктивність автомобілів і знизити витрати 1 перевезення, а також отримати додатковий прибуток за надані транспортні послуги.

На підприємстві склалася така [ситуація](#), що не весь парк автомашин використовується для пасажиро-перевезень. У зв'язку з відсутністю достатньої кількості замовлень на перевезення, дві третіх парку автомобілів простоює в технічно справному стані. Тому необхідно прийняти рішення про скорочення парку автотранспортних засобів.

Можливі шляхи вирішення цього завдання такі:

- Продаж незадіяних у роботі автомобілів.
- Здача в оренду автотранспорту іншим організаціям.

Для вибору альтернативи можна використовувати такі критерії, як можливість отримання доходу від використання транспорту та скорочення експлуатаційних витрат на його ремонт.

Найбільш доцільним є варіант здачі в оренду автотранспортних засобів, так як після закінчення дії договору оренди автомобілі повертаються на підприємство. До того ж у випадку появи додаткових замовлень на транспортні послуги в майбутньому, підприємству не доведеться закуповувати нові дорогі машини, вона може використовувати автомашини, повернуті після закінчення терміну оренди.

Для реалізації цього рішення необхідно, перш за все, знайти орендаря і укласти з ним [договір оренди](#) автотранспортних засобів. У договорі необхідно вказати такі обов'язкові (істотні) умови, як:

- предмет договору, права та обов'язки орендаря і орендодавця, [відповідальність](#) сторін договору;
- порядок зміни і розірвання договорів, а також порядок розгляду спорів, термін дії договору;
- юридичні адреси та банківські реквізити сторін.

Орендодавець (Товариство з обмеженою відповідальністю «ЄвроТек Сервіс») має право здійснювати контроль за забезпеченням майнової збереження автомобіля, а також його якісним станом, а також він зобов'язаний оформити [довіреність](#) на керування автомобілем. У договорі необхідно вказати мету оренди і орендар повинен користуватися автомобілем відповідно до його призначення та цілей, зазначених у договорі. На орендаря ж необхідно покласти обов'язки про підтримку автомобіля в справному стані, за твором поточного ремонту за свій рахунок, щодо забезпечення майнової збереження [автомобіля](#) (попередження викрадення).

У договорі необхідно вказати розмір плати на [місяць](#), а також строки і способи виплати; до договору додається акт техогляду автомобіля в [Сервісному](#) центрі МВС України, без додатка якого [договір оренди](#) вважається недійсним.

Після закінчення терміну договору оренди орендар зобов'язаний повернути орендодавцеві автомобіль у стані, повністю придатному до подальшої

експлуатації; [автомобіль](#) повинен бути повністю укомплектованим. Скорочення парку автотransпортних засобів є необхідним заходом, оскільки відсутність достатньої кількості замовлень на перевезення унеможливило експлуатацію «зайвих» автомашин. Здача цих транспортних засобів в оренду дозволить знизити витрати на утримання автомобільного парку у зв'язку зі скороченням числа автомобілів, і підприємство зможе отримати додатковий прибуток у вигляді плати за оренду автомобілів.

Таким чином, прийняття [управлінське](#) рішення дозволить більш раціонально використовувати автомобільний парк підприємства, одержати дохід від здачі автомобілів в оренду і пом'якшити несприятливу ситуацію на підприємстві.

У зв'язку з тим, що на підприємстві майже не ведеться діяльність з удосконалення перевізного процесу, оптимізації вантажоперевезень і поліпшення техніко-експлуатаційних показників роботи автотransпорту, то в [організаційну](#) структуру управління необхідно ввести посаду [логістика](#), що ввійде в диспетчерську службу і займався цими питаннями.

Для цього необхідно підібрати висококваліфікованого фахівця [з логістики](#), з вищою освітою та досвідом роботи у сфері автомобільного транспорту. Підбір кандидата на цю посаду виробляє директор.

Логістик підпорядковується, призначається і звільняється з посади директором підприємства. У функціональні обов'язки логістика входять:

- розробка нових форм ефективної організації автомобільних перевезень з дотриманням безпеки дорожнього руху і впровадження їх;
- впровадження наукової організації праці водіїв;
- впровадження раціонального та ефективного використання рухомого складу, механізмів і обладнання;
- вжиття заходів до своєчасного [укладання договорів](#) з підприємствами на перевезення пасажирів та вантажів;
- планування централізованих перевезень та їх впровадження;

- перевірка якості виконання змінних завдань (добового оперативного плану), виявлення випадків порушення транспортного процесу, встановлення їх причин і вжиття заходів щодо їх усунення;
- розробка схеми маршрутної мережі і відстаней перевезень;
- аналіз виконання плану по техніко-експлуатаційними показниками, що характеризує роботу рухомого складу і забезпечення впровадження заходів щодо їх поліпшення (коефіцієнта використання пробігу, скорочення часу простою і т.д.);
- контроль за роботою лінійних диспетчерських пунктів, в тому числі диспетчерських пунктів, створених у відправників;
- оптимізація пасажиро- та вантажопотоків підприємства;
- постійне вдосконалення перевізного процесу.

При цьому логістик повинен знати:

- призначення, можливості застосування, а також основні технічні та експлуатаційні характеристики автомобілів, причепів і вантажно-розвантажувальних механізмів;
- правила технічної експлуатації автотранспорту;
- напрямки вантажопотоків у районі діяльності автотранспортного підприємства;
- умови перевезень, зазначені в договорах;
- основи математичних методів планування автомобільних перевезень, тарифи на перевезення та правила їх застосування;
- новітні досягнення в галузі експлуатації автотранспорту;
- економіку, організацію праці і управління на автотранспорті;
- основи трудового законодавства.

Введення посади логістика має ряд безсумнівних переваг:

- Організація більш чіткого планування централізованих перевезень;
- Поява в організаційній структурі людини, що відповідає за оптимізацію перевезень, за впровадження заходів з поліпшення техніко-економічних

показників роботи автотранспорту, що є дуже актуальним в тій ситуації, яка склалася на підприємстві.

- Організація заходів щодо вдосконалення перевізного процесу, пошук найкращих шляхів експлуатації рухомого складу.
- Вивчення новітніх тенденцій у галузі вантажних перевезень автомобільним транспортом та впровадження досягнень науково-технічного прогресу в практику роботи автотранспортного підприємства.

Таким чином, введення посади логістика необхідно і достатньо для більш чіткої координації роботи диспетчерської служби в цілому і для успішного управління роботою рухомого складу автотранспортного підприємства.

Удосконалення організації праці, виробництва і управління на науковій основі, тобто наукова організація праці, є неодмінною умовою інтенсифікації виробництва і підвищення продуктивності праці працівників автотранспортного підприємства. Вона покликана забезпечити найбільш раціональне з'єднання техніки і людей в єдиному виробничому процесі з тим, щоб домогтися найбільших результатів при найменших затратах праці і коштів. На підприємстві це завдання вирішується шляхом систематичної реалізації комплексу організаційних, технічних і соціально-економічних заходів, що становлять зміст організації праці, виробництва і управління.

Організація праці передбачає реалізацію комплексу заходів, спрямованих на розподіл і кооперацію праці, пристрій і обслуговування робочих місць, вивчення і поширення нових прийомів і методів праці, підготовку та підвищення кваліфікації кадрів, технічно обґрунтоване нормування праці, створення сприятливих психофізичних і санітарно-гігієнічних умов, дотримання дисципліни та інші заходи, що забезпечують найбільш раціональне використання трудових ресурсів.

Організація управління виробництвом передбачає раціональне побудова структурних підрозділів апарату управління, визначення оптимальної їх чисельності, функцій, координування роботи підрозділів на основі техніко-

економічних показників і оперативних планів, забезпечення підприємства необхідними ресурсами та послугами, отримання, переробку і передачу інформації з метою досягнення планомірної та ритмічної роботи підприємства.

При правильній побудові організаційна структура управління забезпечує раціональні транспортні процеси, технічне обслуговування і поточний ремонт рухомого складу, стабільність взаємовідносин з зовнішніми організаціями, матеріально-технічне постачання, своєчасну заміну рухомого складу та інших виробничих фондів, економне використання паливно-мастильних матеріалів та інших матеріальних ресурсів. Тому необхідно виявити недоліки в діючій структурі управління підприємством і усунути їх.

3.3. Перспективний план (дорожня карта) удосконалення організації міжнародних транспортних операцій підприємства.

Одним із перспективним планом з удосконалення транспортних операцій і організацій народного господарства товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» підвищення якості виконання є розвиток транспортно-експедиційного обслуговування. Транспортно-експедиційні операції являються частиною перевізного процесу і виконуються спеціалізованим транспортним відділу. При цьому забезпечується централізоване перевезення пасажирів на кінцеві точки збору до залізничних станцій, автовокзалів, у морських чи річкових портів і в аеропорти. Це є основою комплексної експлуатації різних видів транспорту підприємства при взаємодії в транспортних вузлах, створюються умови для забезпечення безперервності транспортного процесу і впровадження більш прогресивної форми роботи транспортних операцій по взаємозалежних безперервних планах-графіках на основі єдиного процесу. Особливого значення набуває

транспортні операції підприємств і організацій сільськогосподарських районів, розташованих у віддаленості від залізничних і водних шляхів.

Товариство з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» на сучасному етапі її розвитку функціонує в умовах, продиктованих ринковими відносинами. Фінансовий стан останніми роками залишається досить складним що обумовлено відставанням менеджменту від економічних зрушень, труднощами приватизаційного періоду, порушенням налагоджених раніше народногосподарських зв'язків, нестачею замовлень, скороченням обсягів виробництва підприємств замовників транспортних послуг, значним рівнем конкуренції.

Напрямок вдосконалення організації діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» має бути відтворення міжнародних транспортних операцій, яка означає наближення об'єкта керування до поставленої мети й забезпечує перехід від однієї операції в іншу. Певна операція (остання операція етапу) повинна бути своєрідним введенням до наступної операції (першої операції наступного етапу). Чим точніше опис процесу перевезення пасажирів чи вантажів відповідає його суб'єктивній логіці, тим більша ймовірність підвищення ефективності діяльності.

Перспективним є укладення чіткого плану виконання алгоритму транспортного процесу та описати з точки зору поліпшення виконання елементів та підвищення їх якості за рахунок організаційних впливів:

Перспективним є укладення чіткого плану виконання алгоритму транспортного процесу та описати з точки зору поліпшення виконання елементів та підвищення їх якості за рахунок організаційних впливів:

1. Підготовка до відправки пасажирів. Формування відправки відправником відбувається, як правило, на основі попереднього замовлення (на основі договору) з вказаним переліком та кількістю пасажирів.
2. Підготовка пасажирів до перевезення. Підготовка пасажирів до перевезення виконується з метою захисту, виконання усіх умов договору

та безпеки перевезень. Дані операції є продовженням операцій виконаних в попередньому етапі, що підкреслює їх комплексність. Необхідно відмітити, що вище описані операції можуть вплинути на скорочення часу переміщення вантажу опосередковано.

3. Подача рухомого складу. Даний етап найчастіше передбачає очікування в черзі та маневрування для постановки під збору пасажирів. Час очікування може бути значним, що викликано недостатньою пропускну здатністю розвантажувального пункту (особливо в умовах хаотичного підходу автомобілів під час посадки). Час на маневрування рухомого складу зазвичай витрачається при: обмеженості розмірів майданчику, незадовільним станом під'їзних шляхів, незручному розташуванні приміщень і т.д. Необхідність у збільшенні витрат часу на маневрування може виникати також і в силу деяких конструктивних особливостей рухомого складу.
4. Маневрування автомобілів при подачі під посадки не завжди вдається повністю уникнути.
5. Оформлення супровідної документації. Виконання посадки. Час оформлення документів затрачається в тих випадках, коли організація транспортного процесу в ході виконання вантажних перевезень передбачає ведення відповідної супровідної документації (заповнення шляхового листа та ін.). Оформлення документів слід виконувати паралельно з виконанням посадки або до прибуття автомобілів.
6. Переміщення пасажирів (рух автомобіля). Даний етап передбачає переміщення вантажу в просторі з урахуванням попередньо розробленого маршруту руху, який в свою чергу має бути раціональним. Скорочення тривалості поїздки автомобіля, коли її довжина є постійною, може бути досягнуто шляхом: за рахунок збільшення швидкості руху. Збільшення швидкості руху автомобіля досягається в результаті вдосконалювання його

конструкції, підвищення майстерності водіїв й під впливом інших факторів (регулювання вуличного руху, поліпшення дорожніх умов).

7. Наступні етапи: постановка автомобіля під розвантаження, виконання розвантаження, оформлення відповідної документації, можна розглядати як виконання етапів 6,5,4,3,2,1 та відповідних операцій у зворотній послідовності.

Провівши аналіз наукових робіт та на основі даного дослідження, пов'язаних з проблематикою пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні, можна виокремити наступні пункти, які мають бути усунені в майбутній дорожній карті для товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс». В свою чергу план розвитку включає в себе удосконалення транспортного процесу, введення прогресивні методів перевезень, постійного покращення транспортно-експедиційного обслуговування, скорочення нерациональних перевезень. Недостатній розвиток логістичних прогресивних транспортно-технологічних систем перевезень приводить до збільшення транспортних витрат, отже, до втрати ринку. Створений перспективний план міжнародних транспортних операцій вирішить такий перелік проблем:

- зниження простоїв;
- скорочення порожніх пробігів;
- більш повне та ефективне використання рухомого складу;
- розробка оптимальних схем та маршрутів перевезень.

Однією з базових стратегій для підвищення ефективності роботи підприємства з пасажирського транспорту – це збільшення його доходів та зменшення витрат на здійснення транспортного процесу. Наступною стратегією має стати вдосконалення перевізного процесу шляхом маршрутизації перевезень вантажів, що забезпечить рух автомобілів за раціональним (оптимальним) маршрутом, дасть можливість зменшити пробіги без пасажирів, збільшити коефіцієнт використання пробігу і продуктивність автотransпортних засобів, а також збільшити рентабельність

перевезень. Робота рухомого складу по заздалегідь складених раціональних маршрутах спрощує оперативне планування, забезпечує регулярність перевезень, сприяє підвищенню продуктивності рухомого складу й ефективності перевезень.

Перспективним планом для ТОВ «ЕвроТек Сервіс» має бути додати до пасажирських перевезень вантажні. Для розширення спектру пропонованих послуг і, що особливо важливо, при організації міжнародних перевезень необхідні сучасні склади.

Вибір між власним складом або складом загального користування або їх комбінаціями - одна з найголовніших проблем у складуванні. На власних складах кращі підтримуються умови зберігання та контролю. Керівництву фірми легше і дешевше коригувати стратегію збуту. Перш ніж купувати або будувати власний склад, треба чітко уявляти, чим компанія надалі буде займатися. Як правило, це має визначатися бізнес-планом компанії на наступний рік, в основі якого має бути серйозний аналіз вантажопотоку, що пройшов через склад за рік, плюс прогноз на 3-5 років.

На орендованих складах це здійснити буває дуже складно, тому що існують сусіди по складу. Більшість складів, які використовуються в даний час, побудована ще в радянський період, і вони не відповідають вимогам сучасної логістики і західним зразкам, тобто доведеться або стояти в черзі на ліфт, або шукати місце під розвантаження на пандусі і т.п.

Власний склад необхідний для підтримки іміджу компанії, для її рейтингу, це створює позитивне враження про компанію і дозволяє реально залучити інвестиції.

Оренда зручна в тому випадку, коли компанія перебуває на початковому етапі розвитку. По-перше, склад у власності - це податки на нерухомість плюс податок на землю. По-друге, з ростом компанії, зростанням складських запасів, товарообігу простіше змінити орендований склад, ніж власний. Таким

чином, з точки зору мобільності і швидкості здійснення операцій, оренда цікавіше.

Наступним етапом буде придбання потрібного автотранспорту чи переобладнання автобусів на вантажні. При залучення вантажного автотранспорту потрібно звернути увагу на умови надання автомобілів в лізинг чи кредит, та в разі придбанні кількість років його амортизація та часі відбиття. Маючи власний транспорт дає можливість надавати послуги з перевезень без затримок, тому що це не забере час при умові оренди даного автомобіля на інших підприємствах.

Також для майбутнього вдосконалень слугує зміни надання послуг з пасажирських на більш перспективні.

Таким чином, актуальність розробок і вдосконалення транспортних логістичних ланцюгів і, особливо, мультимодальних ланцюгів зростає.

Розподіл програм перевезень є важливим елементом дорожньої карти товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс», що працюють строго за графіком - це результат удосконалювання методів збільшення ефективності надання послуг на ринку. Взаємозв'язок і взаємозалежність усіх логістичних елементів, включаючи транспорт, обумовили необхідність комплексного підходу до їхнього подальшого розвитку, на базі якого і відбувалося формування інноваційних транспортних операцій в міжнародній системі транспортних послуг з перевезення вантажів та пасажирів.

Підготовка до впровадження вищевказаних програм полягала в таких мірах, як:

- налагодження високоякісного і надійного сервісу;
- перепланування виробничих приміщень і настроювання їх на ефективну роботу (включаючи поліпшення роботи зі збору замовлень споживачів);
- оновлення автотранспорту для ефективного надання послуг;

- впровадження сучасних інформаційних систем, що забезпечують поточне керування і контроль усього логістичного процесу в реальному масштабі часу;
- забезпечення надійного транспортування вантажів та пасажирів.

Для перспективного плану розвитку всі елементи логістичних каналів повинні працювати майже ідеально, щоб уникнути зупинки процесу надання послуг з транспортних операцій, оскільки рухом вантажів та пасажирів приносить дохід підприємству і є основним об'єктом пильної уваги.

Висновки до розділу 3.

У третьому розділі роботи запропоновані основні напрями удосконалення діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» на міжнародному ринку з надання транспортних операцій. Для усунення ряду ризиків компанії, що виникають через обмежену номенклатуру переробки вантажів та обмеженості варіантів перевезень пасажирів, необхідно застосовувати стратегію диверсифікації потоків. Застосування стратегії диверсифікації дасть змогу ТОВ «ЕвроТек Сервіс» підвищити конкурентоспроможність на міжнародному ринку послуг з транспортних операцій.

Удосконалення сучасної транспортно-логістичної складової ТОВ «ЕвроТек Сервіс», задля підвищення ефективності здійснення обслуговування міжнародних перевезень пасажирів та вантажу, включає три пріоритетних напрямки: оптимізація автотransпортних шляхів, збільшення кількості автомобілів, ведення нових видів послуг з перевезення.

Запропоновано удосконалення та впровадження нових напрямів надання послуг, таких як перевезення вантажів та багажу, разом з пасажирями, як перспективний напрям компанії у застосуванні стратегії диверсифікації структури і кількості послуг з перевезень, а саме вантажообіг. Товариство з

обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» разом із застосуванням фінансів інвесторів може реалізувати проекти, пов'язані з придбанням нового автотранспорту, будівництво чи оренді спеціальних комплексів-складів з перевантаження навалних та насипних вантажів, площадки накопичення для великовантажних автомобілів та критих складів для товарів. Все це дозволить підвищити конкурентоспроможність компанії з постачання міжнародних транспортних операцій.

ВИСНОВКИ

На сучасному ринку міжнародних транспортних операцій активну участь приймають невеликі компанії, маючи на балансі 2-4 автомобіля. Сутність міжнародних транспортних операцій компанії полягає у здійсненні послуг з переміщення товару, пасажирів та багажу між країнами, а також інших додаткових умов по обслуговуванню вантажу чи надання послуг пасажиром. Ця діяльність спрямована на отримання доходу у грошовій або інших формах. На сьогоднішній день не існує єдиної класифікації компаній що виконують міжнародні транспортні послуги. Однак, спираючись на аналіз діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» як організаційно-правової господарської структури, яка здійснюють міжнародні транспортні операції, в якості класифікаційних характеристик було запропоновано наступні: форма власності; спеціалізація по виду вантажів чи пасажирів, які перевантажують компанії; ступінь інтеграції засновників компанії; участь засновників у формуванні капіталу компанії та в управлінні. В системі показників, що визначають економічні результати роботи ТОВ «ЕвроТек Сервіс», головну роль грає прибуток. Важливим є визначення показників рентабельності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» та обсягів та структури надання послуг з міжнародних транспортних операцій.

Аналіз фінансової діяльності ТОВ «ЕвроТек Сервіс» показав, що компанія має відносно стабільні показники доходів та прибутку. Разом з тим, показники 2014 року мали негативну тенденцію, що спричинено загальною ситуацією в спаді розвитку економіки України. Розрахунок показників рентабельності компанії показав, що динаміка зміни чистої рентабельності є позитивною протягом останніх чотирьох років.

Пріоритетним напрямком діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» є перевантаження пасажирів, та залучення нових інвестицій з перевезення вантажів, що є іншою формою міжнародних транспортної операцій. Пасажирські перевезення займає в структурі вантажообігу товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» менше 10%. Це створює певні фінансові перспективи для розвитку для компанії в сучасних умовах надання міжнародних транспортних операцій. Також, вдалося дослідити залежність обсягів пасажирських перевезень з року в рік. Проведений аналіз ринку міжнародних транспортних послуг, дозволив визначити основні пріоритети та товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс».

На основі аналізу діяльності компанії були визначені сильні сторін роботи ТОВ «ЕвроТек Сервіс» на міжнародному ринку, такі як не велика кількість автомобілів, та широкий спектр напрямів руху автомобілів, а також низка проблем, які в перспективі можуть негативно відобразитися на позиції компанії на ринку.

В роботі в контексті подолання існуючих проблем товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» запропонована стратегія залучення нового виду надання послуг з міжнародних транспортних операцій - вантажоперевезення, що надасть можливість диверсифікувати вже існуючі позиції та залучення нових вантажопотоків як один з можливих напрямів удосконалення діяльності товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс». Застосування стратегії диверсифікації дасть змогу цій

компанії підвищити конкурентоспроможність на міжнародному ринку транспортних операцій.

Удосконалення сучасної транспортно-логістичної складової товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» може бути проведене за трьома найбільш ефективними напрямками: оптимізація автотранспортних шляхів, збільшення кількості автомобілів, ведення нових видів послуг з перевезення.

Впровадження нових послуг з міжнародних транспортних операцій значно покращить стан товариства з обмеженою відповідальністю «ЕвроТек Сервіс» на міжнародному ринку послуг з перевезення та дасть змогу компанії активно приймати участь у конкурентній боротьбі за перевантаження пасажирів та вантажів з іншими транспортними компаніями.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дем'янченко А. Г. Дослідження ефективності міжнародних транспортних операцій / А. Г. Дем'янченко. // БІЗНЕСІНФОРМ. – 2017. – №2. – С. 16–18.
2. Дмитриев А.В., Афанасьев М.В. Логистика транспортно-экспедиторских услуг: Учебное пособие. – Киев.: Изд-во КУЭФ, 2012. – 199 с.
3. Драпайло Ю.З. Міжнародні перевезення: види та характеристика / Ю.З. Драпайло. - Одеса : Література, 2004. - 194
4. Аболенцева Н.О. Автомобільні перевезення // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2008. -№ 5 (18). - С. 31-39
5. Андриевская В.А. Проектный потенциал и его оценка для транспортных компаний [Текст] / В. А. Андриевская // IV міжнародна науково-практична конференція: «Управління проектами в умовах тривалої економіки», 2012 р, м. Київ, матеріали конференції -Том 2. – Одеса: ОДАБА, 2013. С. 27-30.
6. Баришнікова В.В. «Сучасний склад в логістичному доставці вантажів»/ Проблеми теорії та практики, 2009.- № 4(8), С.21 20-25.

7. Гіріна О.Б. Логістика і світ / О.Б. Гіріна // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць. – Вип. 51. – Харків: ХНМУ, 2016. – С.31-51.
8. Жихарева В.В. Методические основы оценки рисков в деятельности предприятий / В.В. Жихарева // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. – Киев: КНМУ, 2015. – № 1 (50). – С. 7-31. 79
9. Зеркалов Д.В., Тимощук Е.Н. Международные перевозки грузов : Инкотермс. Учебное пособие / Д. В. Зеркалов, Е. Н. Тимощук – Электрон. данные. – К. : Основа, 2009. – 524 с.
10. Іваненко А. В. Напрямки розвитку ринку транспортних послуг та укладення договорів / А. В. Іваненко. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – №37. – С. 124–126.
11. Кібік О.М., Подцерковний О.П., Драпайло Ю.З., та ін. Инкотермс 2010 Зміни та умови / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. - 442 с.
12. Кипа Н. А. Развитие продуктового конкурентного преимущества компанией на основе маркетинга взаимоотношений : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук : спец. 08.00.05 "экономика и управление народным хозяйством: маркетинг" / Кипа Н. А. – Киев, 2009. – 24 с.
13. Крисюк Л. М. Управління стійкістю розвитку малих і середніх підприємницьких структур транспортної діяльності / Л. М. Крисюк, О. В. Корецька. // «Молодий вчений». – 2015. – С. 82–86.
14. Марценюк Л. В. Вдосконалення процесу вантажних перевезень та механізму управління ними / Л. В. Марценюк, А. В. Вишнякова. // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – 2014. – №2. – С. 41–48.

15. Менеджмент сервисной деятельности на транспорте: Учебное пособие / В.В. Барышников, В.И. Бондаренко, И.М. Петров, В.В. Селиванов. - Одесса: ОНМУ, 2011. - 260 с
16. Нагорний Є. В. Методика розрахунку витрат суб'єктів ринку міжнародних перевезень вантажу / Є. В. Нагорний, В. С. Наумов. // Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – 2012. – №56. – С. 156–162.
17. Олефир И.М. Развитие бизнеса в торговле и перевозки // Современные проблемы и решения: Материалы первой международной научно-практической конференции. Харьков, 15-16 февраля 2007 г. – Одесса, 2007. – С. 15-17.
18. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины: монография / [О.Н.Кирик, О.П.Почерковный, Д.В.Зятин, В.А.Котлубай и др.]: под ред. О.Н.Кирика, О.П. Почерковного - Одесса: Феникс, 2012. -159 с.
19. Петров И.М., Виговский В.А. Міжнародні асоціації автомобільних перевезень: теорія і практика. Учебное пособие. - Черновцы: Книги - XXI, 2005. - 496 с.
20. Прокопчук А.П. Теоретико-методологічні аспекти визначення ефективності діяльності підприємства транспорту в сучасній науковій думці/ А. П. Прокопчук // Вісник ЛКА. – 2005 - №19. – с. 245-250
21. Скоробогатов М. М. Диверсифікація як один із шляхів підвищення ефективності діяльності підприємств у сучасних умовах / М. М. 81 Скоробогатов, О. І. Куцерубова. // Економічний вісник Донбасу. – 2011. – №3. – С. 18–21.
22. Федорко І. П. Стратегічне управління якістю транспортних послуг [Електронний ресурс] / І. П. Федорко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <https://cyberleninka.ru/article/v/stregic-manment-of-tranrt-serviceuality-rlwys>.

- 23.Иларионов В. А. «Правила и основы транспортировки». – М.: Транспорт, 2001. - 216 с.
- 24.Коган Э. И. «Охрана труда на предприятиях автомобильного транспорта». – М.: Транспорт, 1994. - 253 с.
- 25.Краткий справочни загрузок НИИАТ. – М.: Транспорт, 1999. - 290 с.
- 26.Лапин В. Л., Мартинсен А. Г., Попов В. М. Основы знаний логимста: Учеб. пос. - М: Экология, 2006. – 324 с.
- 27.Чекаловец В.И. Транспорт в системе морехозяйственного комплекса Украины: предложения к стратегическим направлениям развития / В.И. Чекаловец, С.В. Крыжановский, И.М. Олифир // Транспорт. – 2006. – № 50. – С. 63-68; № 51. – С. 60-67. 82
- 28.Ширяева Л. В., Козеренко І.А. Перспективи розвитку логістичних центрів в Україні на основі Європейської та Азіатської моделей / Л. В. Ширяєва, І.А. Козеренко // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. — 2011. — № 4 (146). — С.74 — 81.
- 29.Яровая Н.В. Международные транспортные операции / Н.В. Яровая // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук.праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2011. – С. 109-118.
- 30.Альбеков А.У., Федько В.П., Митько О.А. Логистика коммерции. Серия «Учебники, учебные пособия». - Киев: Феникс, 2001. - 347 с.
- 31.Ванчукевич В.Ф. и др. Почему все так сложно? Грузовые автомобильные перевозки. Учебное пособие. Мн.: Выш. Шк., 1989. - 272 с.
- 32.Лук'янова Е. К. Международные перевозки: Начало. – М.: Транспорт, 1984 - 320 с.
- 33.Холоденко А.М. Оптимизация / А.М. Холоденко, Ю.А. Наврозова // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. - Одесса, 2008. - Вип. 14. - С. 39-48
- 34.Статут ТОВ «ЕвроТек Сервіс» 2004. - 4 с.

- 35.Баланс ТОВ «ЕвроТек Сервіс»
- 36.Внутрішня фінансова та оперативна звітність ТОВ «ЕвроТек Сервіс»
- 37.Сайт ТОВ «ЕвроТек Сервіс» [Електронний ресурс]. – Режим доступу :
<http://www.EvroTek.com.ua/>
- 38.Холоднякова А.С. История организаций / А.С. Холоднякова: 3б. наук. праць. – Вип. 30. – Одеса: ОНМУ, 2009. – С. 78-92.
- 39.Чекаловець В.І., Гребенник Н.Г. Транспорт в історії / І.І. Чекаловець, Н.Г. Гребенник: навчальний посібник. - О.: Фенікс, 2011. - 368 с.
- 40.Афанасьев Л.Л. и др. Единая транспортная система и Міжнародну морську організацію та Міжнародну організацію цивільної авіації. Учебник для студентов вузов. М.: Транспорт, 1998. - 333 с.
- 41.Панкратов Ф.Г., Серегина Т.К. Коммерческая деятельность: Учебник для вузов. 4-е издание, переработанное и дополненное. - М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2000. - 414 с.
- 42.Зовнішньоторговельні аспекти конкурентної політики України в умовах СОТ : монографія / А. А. Мазаракі, В. В. Юхименко, О. П. Гребельник, Т. М. Мельник [та ін.] ; за заг. ред. А. А. Мазаракі. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – 309 с.
- 43.Борисова Л. П. Позиционирование Украины на рынке товаров и услуг в восточном партнерстве / Л. П. Борисова // Бізнес-інформ. – 2012. – № 3. – С. 78–82.
- 44.Гальчинський, В. М. Геець та ін. ; Нац. ін-т стратег. дослідж., Ін-т екон. прогнозування НАН України, М-во економіки та з питань європ. інтегр. України. – К. : ЮЦ Держкомстату України, 2004. – 416 с.
- 45.Барташевська Ю. М. Історія і встановлення міжнародних організацій: стан, проблеми, перспективи / Ю. М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. – № 1 (8). – С. 19–25.

- 46.Геець В. М. Пріоритети економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів : [монографія] : у 2 ч. – Ч. 2 / за ред. В. М. Гейця, А. А. Мазаракі. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – 273 с.
- 47.[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uk66.ua/>
- 48.Маталка С. М. Історичний аспект розвитку транспорту : монографія / С. М. Маталка. – Луганськ : Ноулідж. – 2011. – с. 210.
- 49.Ивнова Н.В. Международные транспортные операции / Н.В. Яровая // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук.праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2011. – С. 109-118.
- 50.Петрова А.У., Федько В.П., Митько О.А.ЄКМУ розвиток та позиція в світі. - Ростовна-Дону: Феникс, 2001. - 347 с.
- 51.Офіційний сайт Адміністрації транспорту України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uspsda.gov.ua/ru/>
- 52.Офіційний сайт Адміністрації УкрСтату[Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.ua/ru/>
- 53.Борисова Л. П. Міжнародні транспортні операції / Л. П. Борисова // Бізнес-інформ. – 2012. – № 3. – С. 78–82.

ДОДАТКИ

Додаток А

ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ
суб'єкта малого підприємництва

Дата (рік, місяць, число) КОДИ

Підприємство ТОВАРИСТВО з ОБМЕЖЕНОЮ за ЄДРП 36251493
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ЕВРОТЕК ОУ

Територія Оболонський за КОА 8038000000
ТУУ

Організаційно-правова Товариство з обмеженою за КОП 240
форма відповідальністю ФГ

Вид економічної Надання в оренду й експлуатацію за КВЕД 68.20
діяльності власного чи орендованого

Середня кількість працівників, 17
осіб нерухомого чи рухомого майна

Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком
Адреса, телефон 04225, м.Київ, пр.. Оболонський 32

Форма Код за
№ 1- ДКУ 1801006
мс Д

1. Баланс
на 31.12.2013 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1,8	0
Основні засоби	1010	2966,6	1757,6
первісна вартість	1011	3363,3	2345,6
знос	1012	396,7	588,0
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції	1030		
Інші необоротні активи	1090		
Усього за розділом I	1095	2968,5	1757,6
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	1018,5	1640,6
у тому числі готова продукція	1103	18,3	9,3
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125		
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	100,5	63,7
у тому числі з податку на прибуток	1136		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	960,7	5837,6
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	631,1	2236,5
Витрати майбутніх періодів	1170	67,5	60
Інші оборотні активи	1190	1174,5	1000,1
Усього за розділом II	1195	3952,8	10838,6

III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		
Баланс	1300	6921,3	12596,2

Продовження додатку А

Пасив	Код рядка	На початок звітної року	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	225,0	225,0
Додатковий капітал	1410	128,6	128,6
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	495,0	2012,2
Неоплачений капітал	1425		
Усього за розділом I	1495	848,6	2365,8
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595	393,7	
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600		
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	633,3	4212,0
розрахунками з бюджетом	1620	42,7	152,6
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625		10,8
розрахунками з оплати праці	1630		
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	5002,8	5854,8
Усього за розділом III	1695	5679,0	10230,3
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	6921,3	12596,2

2. Звіт про фінансові результати за 2013 р.

Форма № 2-мс

Код за ДКУД

1801007

Стаття	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	13743,7	5996,2
Інші операційні доходи	2120	154,5	61,8
Інші доходи	2240	69,3	
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	13967,6	6058,1
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	7661,6	3901,8
Інші операційні витрати	2180	4426,1	1809,7
Інші витрати	2270	0,3	
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	12088,1	5711,6
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	1879,5	346,5
Податок на прибуток	2300	361,5	67,1

Чистий прибуток (збиток) (2290 -2300)	2350	1518,0	279,3
---------------------------------------	------	--------	-------

Додаток Б

ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ
суб'єкта малого підприємництва

КОДИ

Дата (рік, місяць, число)

Підприємство **ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ**
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ЕВРОТЕК за ЄДРПОУ **36251493**
SERVIS"

Територія **Оболонський** за КОАТУУ **8038000000**

Організаційно-правова форма **Товариство з обмеженою**
господарювання **відповідальністю** за КОПФГ **240**

Вид економічної діяльності **Надання в оренду й експлуатацію**
власного чи орендованого за КВЕД **68.20**
нерухомого чи рухомого майна

Середня кількість працівників, осіб **17**

Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком

Адреса, телефон 04225, м.Київ, пр.. Оболонский 32

Форма
№ 1-
мс

Код за ДКУД

1801006

1. Баланс
на 31.12.2014 р.

Актив	Код рядка	На почато к звітног о року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0,0	0,0
Основні засоби	1010	1757,6	1466,6
первісна вартість	1011	2345,6	1944,0
знос	1012	588,0	477,3
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції	1030		
Інші необоротні активи	1090		
Усього за розділом I	1095	1757,6	1466,6
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	1640,6	4891,8
у тому числі готова продукція	1103	9,3	4837,1
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125		
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	63,7	826,1
у тому числі з податку на прибуток	1136		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	5837,6	11812,5
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	2236,5	4964,2
Витрати майбутніх періодів	1170	60,0	204,3
Інші оборотні активи	1190	1000,1	2893,1

Усього за розділом II	1195	10838,6	25592,2
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		
Баланс	1300	12596,2	27058,8

Продовження додатку Б

Пасив	Код рядка	На початок звітної року	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	225,0	225,0
Додатковий капітал	1410	128,6	108,0
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	2012,2	3229,8
Неоплачений капітал	1425		
Усього за розділом I	1495	2365,8	3562,8
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	4212,0	14323,8
розрахунками з бюджетом	1620	152,6	
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625	10,8	32,6
розрахунками з оплати праці	1630		0,3
Доходи майбутніх періодів	1665		0
Інші поточні зобов'язання	1690	5854,8	9139,1
Усього за розділом III	1695	10230,3	23496,0
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	12596,2	27058,8

2. Звіт про фінансові результати за 2014 р.

Форма № 2-мс

Код за ДКУД

1801007

Стаття	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	23473,1	13743,7
Інші операційні доходи	2120	1309,8	154,5
Інші доходи	2240	198,7	69,3
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	24981,7	13967,6
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	16089,3	7661,6
Інші операційні витрати	2180	7612,8	4426,1

Інші витрати	2270		0,3
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	23702,2	12088,1
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	1279,5	1879,5
Податок на прибуток	2300		361,5
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	1279,5	1518,0

Додаток В

ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ
суб'єкта малого підприємництва

КОДИ

Дата (рік, місяць, число)

Підприємство **ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ЕВРОТЕК СЕРВІС"** за ЄДРПОУ **36251493**

Територія **Оболонський** за КОАТУУ **8038000000**

Організаційно-правова форма господарювання **Товариство з обмеженою відповідальністю** за КОПФГ **240**

Вид економічної діяльності **Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого чи рухомого майна** за КВЕД **68.20**

Середня кількість працівників, осіб **17**

Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком

Адреса, телефон **04225, м.Київ, пр.. Оболонський 32**

Форма
№ 1-
мс

Код за ДКУД

1801006

1. Баланс
на 31.12.2015 р.

Актив	Код рядка	На почато к звітног о року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0
Основні засоби	1010	1466,6	1204,5
первісна вартість	1011	1944,0	1982,6
знос	1012	477,3	778,1
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції	1030		
Інші необоротні активи	1090		
Усього за розділом I	1095	1466,6	1204,5
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	4891,8	2305,1
у тому числі готова продукція	1103	4837,1	2261,6
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125		7717,1
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	826,1	186,3

у тому числі з податку на прибуток	1136		174,7
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	11812,5	7479,3
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	4964,2	2691,7
Витрати майбутніх періодів	1170	204,3	95,6
Інші оборотні активи	1190	2893,1	1859,2
Усього за розділом II	1195	25592,2	22334,6
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		
Баланс	1300	27058,8	23539,1

Продовження додатку В

Пасив	Код рядк а	На почато к звітног о року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	225,0	225,0
Додатковий капітал	1410	108,0	108,0
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	3229,8	3792,3
Неоплачений капітал	1425		
Усього за розділом I	1495	3562,8	4125,3
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	14323,8	10891,5
розрахунками з бюджетом	1620		19,1
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625	32,6	50,2
розрахунками з оплати праці	1630	0,3	0,3
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	9139,1	8452,5
Усього за розділом III	1695	23496,0	19413,7
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	27058,8	23539,1

2. Звіт про фінансові результати
за 2015 р.

Форма № 2-мс

Код за ДКУД

1801007

Стаття	Код ряд	За звітний період	За попередній період
--------	------------	----------------------	-------------------------

	ка		
Дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	18312,0	23473,1
Інші операційні доходи	2120	787,1	1309,8
Інші доходи	2240	94,1	198,7
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	19193,2	24981,7
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	11757,0	16089,3
Інші операційні витрати	2180	7170,3	7612,8
Інші витрати	2270		
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	18927,3	23702,2
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	265,8	1279,5
Податок на прибуток	2300		
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	265,8	1279,5

Додаток Г

ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ
суб'єкта малого підприємництва

КОДИ

Дата (рік, місяць, число)

Підприємство **ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ЕВРОТЕК СЕРВІС"** за ЄДРПОУ **36251493**

Територія **Оболонський** за КОАТУУ **8038000000**

Організаційно-правова форма господарювання **Товариство з обмеженою відповідальністю** за КОПФГ **240**

Вид економічної діяльності **Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого чи рухомого майна** за КВЕД **68.20**

Середня кількість працівників, осіб **17**

Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком

Адреса, телефон **04225, м.Київ, пр.. Оболонский 32**

Форма
№ 1-
мс

Код за ДКУД **1801006**

1. Баланс
на 31.12.2016 р.

Актив	Код рядка	На почато к звітног о року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	1,8
Основні засоби	1010	1204,5	974,2
первісна вартість	1011	1982,6	2046,3
знос	1012	778,1	1072,1
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції	1030		
Інші необоротні активи	1090		

Усього за розділом І	1095	1204,5	976,1
ІІ. Оборотні активи			
Запаси	1100	2305,1	4903,8
у тому числі готова продукція	1103	2261,6	4936,1
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	7717,1	5247,0
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	186,3	203,2
у тому числі з податку на прибуток	1136	174,7	
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	7479,3	10362,3
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	2691,7	5507,2
Витрати майбутніх періодів	1170	95,6	135,3
Інші оборотні активи	1190	1859,2	2403,7
Усього за розділом ІІ	1195	22334,6	28762,8
ІІІ. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		
Баланс	1300	23539,1	29739,0

Продовження додатку Г

Пасив	Код рядка а	На почато к звітног о року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
І. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	225,0	225,0
Додатковий капітал	1410	108,0	108,0
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	3792,3	3141,0
Неоплачений капітал	1425		
Усього за розділом І	1495	4125,3	3474,0
ІІ. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595		
ІІІ. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600		
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610		14154,7
товари, роботи, послуги	1615	10891,5	
розрахунками з бюджетом	1620	19,1	175,1
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625	50,2	
розрахунками з оплати праці	1630	0,3	
Доходи майбутніх періодів	1665	0	
Інші поточні зобов'язання	1690	8452,5	11935,1
Усього за розділом ІІІ	1695	19413,7	26265,0
ІV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	23539,1	29739,0

2. Звіт про фінансові результати за 2016 р.

Форма № 2-мс

Код за ДКУД

1801007

Стаття	Код ряд ка	За звітний період	За попередній період
Дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	19194,7	18312,0
Інші операційні доходи	2120	3901,1	787,1
Інші доходи	2240	206,2	94,1
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	23302,1	19193,2
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	11448,3	11757,0
Інші операційні витрати	2180	11808,3	7170,3
Інші витрати	2270		
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	23256,7	18927,3
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	45,3	265,8
Податок на прибуток	2300	8,2	
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	37,1	265,8

Додаток Д

ФІНАНСОВИЙ ЗВІТ суб'єкта малого підприємництва

КОДИ

Дата (рік, місяць, число)

Підприємство **ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ЕВРОТЕК СЕРВІС"** за ЄДРПОУ **36251493**

Територія **Оболонський** за КОАТУУ **8038000000**

Організаційно-правова форма господарювання **Товариство з обмеженою відповідальністю** за КОПФГ **240**

Вид економічної діяльності **Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого чи рухомого майна** за КВЕД **68.20**

Середня кількість працівників, осіб **17**

Одиниця виміру: тис. грн з одним десятковим знаком

Адреса, телефон **04225, м.Київ, пр.. Оболонский 32**

Форма

№ 1-

мс

Код за ДКУД

1801006

1. Баланс на 31.12.2017 р.

Актив	Код рядка	На почато к звітног о року	На кінець звітного періоду
1	2	3	4

I. Необоротні активи			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1,8	1,8
Основні засоби	1010	974,2	1252,1
первісна вартість	1011	2046,3	1922,2
знос	1012	1072,1	670,1
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції	1030		
Інші необоротні активи	1090		
Усього за розділом I	1095	976,1	1254,0
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	4903,8	5627,6
у тому числі готова продукція	1103	4936,1	5542,5
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	5247,0	4232,2
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	203,2	220,5
у тому числі з податку на прибуток	1136		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	10362,3	10657,1
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	5507,2	5614,1
Витрати майбутніх періодів	1170	135,3	109,5
Інші оборотні активи	1190	2403,7	2480,2
Усього за розділом II	1195	28762,8	28941,3
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття			
Баланс	1300	29739,0	30195,3

Продовження додатку Д

Пасив	Код рядка а	На почато к звітної року	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	225,0	257,6
Додатковий капітал	1410	108,0	80,6
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	3141,0	3091,1
Неоплачений капітал	1425		
Усього за розділом I	1495	3474,0	3429,3
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення			
III. Поточні зобов'язання			
Короткострокові кредити банків	1600		
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	14154,7	14479,1
товари, роботи, послуги	1615		
розрахунками з бюджетом	1620	175,1	195,7
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625		
розрахунками з оплати праці	1630		

Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	11935,1	12091,1
Усього за розділом III	1695	26265,0	26766,0
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для	1700		
продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	29739,0	30195,3

2. Звіт про фінансові результати за 2017 р.

Форма № 2-мс

Код за ДКУД

1801007

Стаття	Код ряд ка	За звітний період	За попередній період
Дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	20168,2	19194,7
Інші операційні доходи	2120	4294,8	3901,1
Інші доходи	2240	223,8	206,2
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	24687,0	23302,1
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	11797,8	11448,3
Інші операційні витрати	2180	12003,7	11808,3
Інші витрати	2270		
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	23801,6	23256,7
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290	885,3	45,3
Податок на прибуток	2300		8,2
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350	885,3	37,1