

Київський національний торговельно-економічний університет
Кафедра зовнішньоекономічної діяльності підприємства

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**«ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ
ОПЕРАЦІЙ СУБ'ЄКТА ЗЕД»**

(на матеріалах ДП «ФМ Ложістік Дніпро»,
с. Дударків, Бориспільський р-н, Київська обл.)

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

Панька Сергія
Володимировича

Науковий керівник
канд.екон.нак, доцент

П'янкова Оксана
Василівна

Гарант освітньої програми
док.екон.нак.

Студінська
Галина Яківна

Київ 2019

ЗМІСТ

ЗМІСТ	2
ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1 ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ СУБ'ЄКТА ЗЕД ДП «ФМ ЛОЖІСТІК ДНІПРО»	8
Аналіз фінансово-економічної діяльності ДП «ФМ Ложістік Дніпро»	8
Аналіз зовнішньоторговельних операцій ДП «ФМ Ложістік Дніпро»	21
1.3. Дослідження ефективності здійснення транспортних операцій ДП «ФМ Ложістік Дніпро»	27
Висновки до Розділу 1	35
РОЗДІЛ 2 ОБГРУНТУВАННЯ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ ДП «ФМ ЛОЖІСТІК ДНІПРО» У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ.....	37
2.1. Пропозиції щодо геостратегічних напрямів розвитку ДП «ФМ Ложістік Дніпро» в сфері транспортно-логістичної діяльності	37
2.2. Розробка альтернативних перевезень для забезпечення зовнішньоторговельних операцій суб'єкта ЗЕД	42
2.3.Прогнозна оцінка впливу запропонованих заходів на результати діяльності ДП «ФМ Ложістік Дніпро»	45
Висновки до Розділу 2	51
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	53
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	56
ДОДАТКИ	59

ВСТУП

Актуальність і практична значущість обраної теми випускної кваліфікаційної роботи розкривається у світлі розвитку сфери логістичного забезпечення суб'єктів зовнішньоторговельних операцій.

У різні часи поняття логістика розумілося по-різному. Наприклад, у Візантії - процес комплексного вирішення проблем, пов'язаних із пересуванням і типовим забезпеченням армії [24, ст.5]. У наш час під цим поняттям розуміють ключову комплексну активність, пов'язану з переміщенням матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції певним транспортним засобом у логістичному ланцюзі, і яка складається з комплексних і елементарних активностей [28, ст.270-271].

У свою чергу, під зовнішньоекономічною діяльністю розуміють діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудовану на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами» [1].

Іншими словами, зовнішньоекономічну діяльність можна визначити як сукупність виробничо-господарських, організаційно-економічних і оперативно-комерційних функцій підприємства, пов'язаних з його виходом на зовнішній ринок та участю в зовнішньоекономічних операціях. У загальному розумінні - це діяльність, яка виникає між суб'єктами господарської діяльності різних країн з приводу обміну товарами, послугами, інформацією, персоналом тощо.

Географічно Україна знаходиться між заходом та сходом євразійського континенту. Це дає можливість відігравати важливу роль у товарообміні, забезпечуючи логістичне сполучення «двох світів». Разом з цим, із підписанням у 2014 році Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, наша держава чітко заявила про подальший вектор свого розвитку. В тексті вказаного документу зазначається, що його ціллю є запровадження умов для посилення економічних та торговельних відносин, які вестимуть до поступової інтеграції

України до внутрішнього ринку ЄС, у тому числі завдяки створенню поглибленої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі [16, п./п. d, п.2, ст.1].

Таким чином, Україна отримала доступ до товарних ринків країн ЄС. Проте для повноцінного виходу та закріплення на цих ринках, українським товаровиробникам необхідно мати можливість своєчасної доставки продукції до безпосередніх покупців. Оскільки якісне забезпечення цих функцій вітчизняними провайдерами логістичних послуг може створити помітний ефект для розвитку економіки України, то це питання є досить актуальним для проведення наукової розвідки.

Аналіз останніх досліджень та публікацій з тематики державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності та її логістичного забезпечення показав, що багато відомих зарубіжних та вітчизняних учених-економістів присвячують свої праці вивченню цього питання. Важливими серед них є дослідження С.М. Кваши, Л.С. Головки, О.А. Кириченка, Т.М. Мельник, Ю.Г. Козака, А.В. Ключник, В.Є. Новицького та інших дослідників.

Важливі кроки для розвитку галузі робить держава. Зокрема У травні 2018 року було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Метою Стратегії є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки[23].

Оскільки вчені-економісти зазвичай зосереджують свою увагу на питаннях глобального розвитку галузі, то **не вирішеним** залишається запит щодо розробки дорожньої карти господарювання для конкретних підприємств, суб'єктів ЗЕД. Саме це обумовило необхідність обрання даної теми для наукової розвідки, що була проведена нами на дочірньому підприємстві «ФМ Ложістік Дніпро».

Мета: дослідження особливостей транспортного забезпечення зовнішньоторговельних операцій та шляхів удосконалення його організації.

Відповідно до вказаної мети були поставлені наступні **завдання**:

- дослідити фінансово-економічні показники ДП «ФМ Ложістік Дніпро»;
- проаналізувати ефективність здійснення транспортних операцій ДП «ФМ Ложістік Дніпро»;
- дослідити ефективність здійснення транспортних операцій ДП «ФМ Ложістік Дніпро»;
- внести пропозиції щодо геостратегічних напрямів розвитку ДП «ФМ Ложістік Дніпро» в сфері транспортно–логістичної діяльності підприємства;
- розробити альтернативний маршрут перевезень для забезпечення зовнішньоторговельних операцій суб'єкта ЗЕД;
- спрогнозувати вплив запропонованих заходів на результати діяльності підприємства.

Об'єкт дослідження: процес організації транспортного забезпечення зовнішньоторговельних операцій суб'єкта ЗЕД.

Предмет дослідження: теоретичні засади та практичні рекомендації щодо удосконалення здійснення транспортування вантажів в міжнародній торгівлі.

Методологія дослідження має комплексний характер та включає в себе **методи**:

- інформаційного пошуку, для виявлення в масиві інформації записів, що стосуються досліджуваної теми;
- систематизації даних, отриманих в результаті інформаційного пошуку, що допомагає на основі розподілу інформації розробити структуру кваліфікаційної роботи;
- системного аналізу, який допомагає виокремити з масиву інформації найважливіші дані;
- дедуктивний та індуктивний, що дозволить на основі декількох документів зробити певний висновок, або на основі одного документа висловити гіпотезу;
- статистичний, для вивчення динаміки розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємства;

- аналітичний, що допоможе визначити необхідні заходи щодо удосконалення роботи окремого суб'єкта ЗЕД;
- систематизації на етапі узагальнення, що дозволить відобразити зв'язок між різними частинами предмета дослідження для підведення підсумків та надання рекомендацій.

Апробація результатів дослідження. За результатами проведеного дослідження у збірнику наукових статей студентів КНТЕУ було опубліковано статтю автора: «Транспортне забезпечення зовнішньоторговельних операцій суб'єктів ЗЕД»[27, ст. 232-237].

Науково-практична новизна отриманих результатів, розкривається в світлі розвитку комплексного забезпечення зовнішньоторговельної діяльності суб'єкта ЗЕД дочірнім підприємством «ФМ Ложістік Дніпро». Річ у тім, що подібного роду дослідження раніше не проводилися і відповідно увага керівництва компанії була зосереджена на розвитку основного виду діяльності господарюючого суб'єкта, а саме, надання послуг зі складської логістики (зберігання, обробка, комплектація замовлень, відвантаження тощо).

І хоча на підприємстві функціонує транспортний відділ досить давно, його основна сфера діяльності обмежується перевезенням вантажів по внутрішній території нашої держави. Що стосується доставки товарів із-за кордону, наприклад з Європи, то цю місію для клієнтів виконують європейські партнери або інші логістичні провайдери і лише частково ДП «ФМ Ложістік Дніпро».

У результаті проведеної нами наукової розвідки було обґрунтовано доцільність розвитку транспортного сегменту господарювання компанії «ФМ Ложістік Дніпро», для можливості запровадження розроблених нами транспортних маршрутів. Крім відчутного економічного ефекту розвиток сфери транспортного забезпечення зовнішньоторговельних операцій суб'єкта ЗЕД відкриє для підприємства нові горизонти. ДП «ФМ Ложістік Дніпро» зможе вийти на новий рівень надання послуг – послуг «під ключ», оскільки зможе самостійно забезпечувати потреби своїх клієнтів доставляючи товари від місця

безпосереднього їх виготовлення чи розподільчого центру до кінцевого споживача.

Загалом робота складається зі вступу, двох розділів, кожен з яких має три підрозділи, висновків, списку використаних джерел та додатків. Вона містить 23 таблиці та 4 рисунки, 30 джерел. Загальний обсяг основного матеріалу випускної кваліфікаційної роботи - 55 сторінок, до якого додаються список використаних джерел та літератури, додатки.

РОЗДІЛ 1

ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ СУБ'ЄКТА ЗЕД ДП «ФМ ЛОЖІСТІК ДНІПРО»

1.1. Аналіз фінансово-економічної діяльності ДП «ФМ Ложістік Дніпро»

У 1996 році керівництво французької компанії «FM Logistic Group» вирішило інвестувати кошти в український ринок логістичних послуг. Так з'явилася ДП «ФМ Ложістік Дніпро». Її основна діяльність зосереджена навколо складської логістики. Компанія також розвиває сферу транспортного забезпечення своїх клієнтів та послуги копакінгу. На початку діяльності компанія обмежувалася орендними приміщеннями і лише у 2006 році розпочала будівництво власного комплексу. В силу різних обставин це будівництво затягнулося і було завершене у 2017 році. Наразі компанія володіє складськими площами класу А в понад 40 тис кв м. За більш ніж 20-річну історію французи інвестували у розвиток свого бізнесу в Україні біля 40 млн євро. Цей період ознаменований від'ємними фінансовими показниками. І лише у 2019 році компанія, наростивши потужності, змогла показати позитивні результати своєї діяльності, про що було оголошено на загальних зборах персоналу генеральним директором компанії Себастьяном Лардельє у квітні цього року.

Наразі, для того аби прослідкувати динаміку розвитку компанії, подивитися на ефективність управління нею ТОП-менеджментом та виявити слабкі місця, нам необхідно перейти до аналізу фінансово-господарських показників за останні п'ять років, тобто 2014-2018 роки.

Автором було проаналізовано структуру доходів підприємства за вказані роки. З результатами цього дослідження можна ознайомитися переглянувши табл. 1.1. Згідно приведених даних чистий дохід від реалізації продукції у 2018 році склав 701 071 тис грн, що на 462 496 тис грн більше ніж за аналогічний період 2014 року. При цьому слід зауважити, що інтенсивне зростання показника відбулося в 2017 та 2018 роках. Інші операційні витрати у 2014 році

складали 10 650 тис грн, після чого ми спостерігаємо різке зростання у наступному році і таке само різке падіння в подальші роки. Лише 2018 показав знову позитивну динаміку на рівні 20 275 тис грн. Оскільки досліджуваний період ознаменований збитковістю підприємства, то дохід від участі в капіталі відсутній. Незначні коливання можна спостерігати в графі інші фінансові доходи та інші доходи, які не мають великого впливу на загальну картину. Їх динаміка на кінець періоду також позитивна. Абсолютне відхилення за узагальненими даними в співвідношенні 2017 і 2018 років складає 294 748 тис грн, що є найкращим показником зростання в порівнянні з попередніми періодами.

Таблиця 1.1

Динаміка доходів ДП «ФМ Ложістік Дніпро» за 2014-2018 рр., тис грн.

Показники	Роки					Абсолютне відхилення	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2014
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	238575	241303	235729	416132	701071	284939	462496
Інші операційні доходи	10650	41919	17280	11067	20275	9208	9625
Дохід від участі в капіталі	-	-	-	-	-	-	-
Інші фінансові доходи	-	126	106	36	272	236	272
Інші доходи	-	542	138	401	766	365	766
РАЗОМ	249225	283890	253253	427636	722384	294748	473159

Джерело: складено автором за даними [Додатку В]

Далі ми ознайомилися зі структурою витрат підприємства за 2014-2018 роки. Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) у 2018 році склала 648 436 тис грн, що на 252 182 тис грн більше ніж у попередньому та 411 995 тис. грн. більше ніж у 2014 році (табл.1.2). Значно виросли й адміністративні витрати. На початку досліджуваного періоду вони були на рівні 18 008 тис грн, а на кінець виросли до 61 324 тис грн. Натомість ми спостерігаємо зменшення витрат на збут. У порівнянні 2017-2018 років воно становило 3 017 тис грн. Вдалося також зменшити у два рази (на 20 238 тис. грн.) інші операційні витрати в зіставленні 2014-2018 років, що досить

позитивно вплинуло на подальший розвиток компанії. Фінансові витрати поступово зростали, проте у 2018 році слід відзначити їх зменшення практично до рівня 2015 року, до 4 270 тис. грн. Інші витрати суттєво зросли у 2016 році в порівнянні до попереднього та знижувалися у наступні роки. Оскільки підприємство було збитковим у досліджуваному періоді, то видатки на податок з прибутку відсутні. Загальна динаміка витрат за 2014-2016 роки має не значні відхилення. У 2017 та наступному роках ми можемо спостерігати їх вагоме зростання, яке на кінець періоду зафіксувало результат у 737 555 тис грн.

Таблиця 1.2

Динаміка витрат ДП «ФМ Ложістік Дніпро» за 2014-2018 рр., тис грн.

Показники	Роки					Абсолютне відхилення	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2014
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	236441	268911	242419	396254	648436	252182	411995
Адміністративні витрати	18008	18977	28748	46244	61324	15080	43316
Витрати на збут	4494	5231	3930	4615	1598	-3017	-2896
Інші операційні витрати	41846	67750	27454	16324	21608	5284	-20238
Фінансові витрати	2143	4184	4883	5157	4270	-887	2127
Інші витрати	-	137	1162	381	319	-62	319
Витрати з податку на прибуток	-	-	-	-	-	-	-
РАЗОМ	302932	365190	308596	468975	737555	268580	434620

Джерело: складено автором за даними [Додатку В]

Наступним кроком у дослідженні стало ознайомлення зі структурою прибутку підприємства. У 2014 році валовий прибуток компанії склав 2 131 тис грн, а наступний рік приніс збиток у 27 608 тис грн. У 2016 році валовий збиток підприємства склав 6 690 тис. грн. і лише в наступному воно вийшло на прибуток у 19 878 тис грн та закріпило результат у 2018 році на рівні 52 635 тис грн. (табл. 1.3). Фінансовий результат від операційної діяльності на протязі всього періоду був від'ємний. Так, найгірший показник на рівні 77 647 тис грн збитку зафіксований у 2015 році. 2018 був найбільш сприятливий для підприємства, оскільки хоча і він був збитковим, проте в цьому році компанія вийшла на найменший показник збитковості – 11 620 тис грн, а отже тримала

позитивну динаміку. Практично збігаються в цифрах фінансовий результат до оподаткування та чистий фінансовий результат, оскільки підприємство було збитковим і відповідно податок на прибуток не сплачувався. За всі роки показники були від'ємні. Як і в попередньому випадку, найгірший результат зафіксовано на рівні трохи більше 81 000 тис грн у 2015 році з його подальшим зниженням до 15 171 тис грн у 2018.

Таблиця 1.3

Динаміка прибутку ДП «ФМ Ложістік Дніпро» за 2014-2018 рр., тис грн.

Показники	Роки					Абсолютне відхилення	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2014
Валовий прибуток (збиток)	2131	-27608	-6690	19878	52635	32757	50504
Фінансовий результат від операційної діяльності	-51564	-77647	-49542	-36238	-11620	-24618	-39944
Фінансовий результат до оподаткування	-53707	-81300	-55343	-41339	-15171	-26168	-38536
Чистий фінансовий результат	-53820	-81306	-55343	-41339	-15171	-26168	-38649

Джерело: складено автором за даними [Додатку В]

Таким чином, з приведеної вище інформації випливає, що на протязі всього досліджуваного періоду підприємство було збитковим, про що свідчить співвідношення структури доходів до витрат. За вказаними даними можна зробити висновок що найскладніша ситуація на підприємстві була у 2015 році. В подальшому періоді закріпилася позитивна динаміка, проте остаточно вивести компанію із зони ризику у 2018 році так і не вдалося.

Тепер нам необхідно перейти до більш ґрунтовного аналізу і наразі ми дослідимо показники ліквідності підприємства. Перший з них – загальний коефіцієнт покриття. Він обраховується за формулою 1.1:

$$K_{за} = \frac{OA}{ПЗ}, \text{ де} \quad (1.1)$$

$K_{за}$ – загальний коефіцієнт покриття;

OA – оборотні активи;

ПЗ – поточні зобов'язання.

Таким чином, загальний коефіцієнт покриття у 2014 році становив 1,39. У 2016 він просів до 1,08, але вже у 2018 зріс до 1,82 (табл.1.4).

Таблиця 1.4

Динаміка показників ліквідності ДП «ФМ Ложістік Дніпро» за 2014-2018 рр.

Назва показника	На кінець				
	2014 року	2015 року	2016 року	2017 року	2018 року
Загальний коефіцієнт покриття	1,39	1,10	1,08	1,16	1,82
Проміжний коефіцієнт покриття	1,16	1,00	0,97	1,00	1,74
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,14	0,17	0,31	0,10	0,20

Джерело: складено автором за даними [Додатку В]

Далі визначимо проміжний коефіцієнт покриття за формулою 1.2:

$$K_{пн} = \frac{ГК + ПФІ + ДЗ}{ПЗ}, \text{ де} \quad (1.2)$$

$K_{пн}$ – проміжний коефіцієнт покриття;

ГК – грошові кошти;

ПФІ – поточні фінансові інвестиції;

ДЗ – дебіторська заборгованість.

Отже, проміжний коефіцієнт покриття у 2014 році був на рівні 1,16, а на кінець періоду зріс до 1,74 (табл.1.4). Проте, у 2016 році за вказаним показником підприємство було не ліквідним, адже показник опускався до 0,97, що свідчить про не здоровий фінансовий клімат компанії.

Визначимо коефіцієнт абсолютної ліквідності за формулою 1.3:

$$K_{ал} = \frac{ГК + ПФІ}{ПЗ}, \text{ де} \quad (1.3)$$

$K_{ал}$ – коефіцієнт абсолютної ліквідності.

Цей показник за досліджуваний період знаходився в межах допустимої норми 0,1-0,2, що особливо відображається у 2018 році, коли він досягнув позначки у 0,2.

Загалом, приведені показники свідчать про ліквідність підприємства з

певним просіданням у 2015-2017 роках.

Наразі перейдемо до дослідження показників платоспроможності підприємства. Спочатку визначимо коефіцієнт фінансової автономії за формулою 1.4:

$$K_{авт} = \frac{BK}{BB}, \text{ де} \quad (1.4)$$

$K_{авт}$ – коефіцієнт фінансової автономії;

BK – власний капітал;

BB – валюта балансу.

Таким чином коефіцієнт фінансової автономії у 2014 році становив 0,07, що було значно нижче він загальноприйнятих норм. Проте у наступному році він просів до – 0,15, а в 2016 до – 0,19. Згодом керівництву господарюючого суб'єкта вдалося покращити вище вказані показники, а в 2018 вивести їх на рівень 0,57, тобто привести до норми (табл.1.5).

Таблиця 1.5

Динаміка показників платоспроможності ДП «ФМ Ложістік Дніпро» за 2014-2018 рр.

Назва показника	На кінець				
	2014 року	2015 року	2016 року	2017 року	2018 року
Коефіцієнт фінансової автономії	0,07	-0,15	-0,19	0,14	0,57
Коефіцієнт покриття боргу	0,08	-0,13	-0,29	0,29	1,32
Коефіцієнт довгострокових зобов'язань	0,86	1,37	1,29	0,71	0,12

Джерело: складено автором за даними [Додатку В]

Наступний визначений нами показник - це коефіцієнт покриття боргу. Його вираховують за формулою 1.5:

$$K_{пб} = \frac{BK}{З}, \text{ де} \quad (1.5)$$

$K_{пб}$ – коефіцієнт покриття боргу;

BK – власний капітал;

З – зобов'язання.

Отже, коефіцієнт покриття боргу в 2014 році був на рівні 0,08. Як і в

попередньому випадку в наступні два роки він просів до від'ємного значення, а потім змінив динаміку на позитивну і у 2018 вийшов на допустимий рівень у 1,32 (табл.1.5).

А зараз обрахуємо коефіцієнт довгострокових зобов'язань за формулою 1.6:

$$Kdзк = \frac{ДЗ}{ВК + ДЗ}, \text{ де} \quad (1.6)$$

$Kdзк$ – коефіцієнт довгострокових зобов'язань.

Його показники у 2014 році були на рівні 0,86 при тому що норма становить $< 0,2$. У наступному році коефіцієнт в 6-7 разів перевищив норму маючи рівень 1,37. Далі динаміка змінилася і в 2018 році підприємство вийшло на показник 0,12 (табл.1.5).

Приведені вище дані свідчать що 2015-2016 роки з точки зору платоспроможності підприємства для останнього були найтяжчі. У цей період компанія була найбільш уразлива та потребувала додаткових капіталовкладень, які відповідно до її звітності були надані власниками. У 2017 році показники вже стали кращі ніж в 2014. А в наступному керівництву компанії вдалося вивести їх в межі загальноприйнятих норм.

Наступним кроком у нашому дослідженні стало визначення показників ділової активності підприємства. Спочатку обрахуємо період обороту активів підприємства за наступною формулою 1.7:

$$Па = \frac{\bar{A}}{Д} \cdot d, \text{ де} \quad (1.7)$$

$Па$ – період обороту активів;

$\bar{A}$ – середня величина активів, що визначається як сума активів на початок та кінець періоду поділена на 2;

$Д$ – дохід;

d – кількість днів у періоді.

В результаті арифметичних дій ми встановили що період обороту активів у 2014 році був 118,24 днів. Далі часові показники збільшуються, а в 2018 році

повертаються майже до рівня початку періоду – 123,74 дні (табл.1.6). Таким чином, найефективніше активи компанії використовувалися у 2014 році.

Таблиця 1.6

Динаміка показників ділової активності ДП «ФМ Ложістік Дніпро» за 2014-2018 рр.

Назва показника	На період				
	2014 року	2015 року	2016 року	2017 року	2018 року
Період обороту активів, днів.	118,24	134,78	164,08	157,87	123,74
Період обороту оборотних активів, днів.	79,82	88,58	102,32	98,51	78,43
Період обороту матеріальних оборотних активів, днів.	2,62	5,31	3,90	4,21	2,77
Період погашення дебіторської заборгованості, днів.	57,94	60,04	62,82	71,25	64,13
Коефіцієнт оборотності активів.	3,08	2,7	2,22	2,30	2,94
Коефіцієнт оборотності оборотних активів.	4,56	4,11	3,57	3,69	4,65
Коефіцієнт оборотності матеріальних оборотних активів.	139,07	68,55	93,63	86,50	131,47
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	6,28	6,06	5,81	5,11	5,68

Джерело: складено автором за даними [Додатку В]

Далі визначимо період обороту оборотних активів за формулою 1.8:

$$Поа = \frac{\overline{ОА}}{Д} \cdot d, \text{ де} \quad (1.8)$$

$Поа$ – період обороту оборотних активів;

$\overline{ОА}$ – середня величина оборотних активів, що визначається як сума оборотних активів на початок та кінець періоду поділена на 2.

Цей показник має схожу з попереднім динаміку, проте його співвідношення в розрізі початку-кінця періоду виглядає краще для останнього. У 2014 році період обороту оборотних активів становив 79,82 днів, а в 2018 – 78,43 днів. Найгірший показник зафіксовано у 2016 році – 102,32 дні (табл.1.6).

Наразі визначимо період обороту матеріальних оборотних активів за формулою 1.9:

$$П_{моа} = \frac{\overline{МОА}}{Д} \cdot d, \text{ де} \quad (1.9)$$

$П_{моа}$ – період обороту матеріальних оборотних активів;

$\overline{МОА}$ – середня величина матеріальних оборотних активів, яка визначається як сума матеріальних оборотних активів на початок та кінець періоду поділена на 2.

Згідно розрахунків, найшвидший оборот матеріальних оборотних активів зафіксовано у 2014 році. Тоді він становив 2,62 дні. Після цього відбувається різке просідання до рівня 5,31 день у 2015 році і поступове покращення у наступному. 2017 рік знову показав негативну динаміку опустившись до 4,21, а на кінець періоду підприємство показало позитивний результат на рівні 2,77 дні (табл.1.6).

Наразі необхідно проаналізувати період погашення дебіторської заборгованості за формулою 1.10:

$$П_{дз} = \frac{\overline{ДЗ}}{Д} \cdot d, \text{ де} \quad (1.10)$$

$П_{дз}$ – період погашення дебіторської заборгованості;

$\overline{ДЗ}$ – середня величина дебіторської заборгованості, яка визначається як сума дебіторської заборгованості на початок та кінець періоду поділена на 2.

Таким чином, період погашення дебіторської заборгованості у 2014 році становив 57,94 днів. Далі його величина коливається в межах 60-65 днів, просідаючи лише у 2017 році до рівня 71,25 днів (табл.1.6). Це свідчить що компанія почала проводити більш м'яку політику по відношенню до дебіторів.

Далі ми перейдемо до визначення коефіцієнтів по представлених вище позиціях. Спочатку вирахуємо коефіцієнт оборотності активів за формулою 1.11:

$$К_{неп} = \frac{Д}{А}, \text{ де} \quad (1.11)$$

$K_{неп}$ – коефіцієнт оборотності активів.

Його показник у 2014 році будучи найвищим за період становив 3,08. Далі ми спостерігаємо падіння до 2,22 у 2016 році та подальше зростання до 2,94 у 2018 (табл.1.6). Це свідчить що найефективніше активи компанії використовувалися у 2014 році і хоча під кінець періоду ми бачимо зростання, попередніх результатів керівництво підприємства так і не досягло.

А зараз продовжимо працювати з коефіцієнтами і обрахуємо коефіцієнт оборотності оборотних активів за формулою 1.12:

$$K_{oa} = \frac{Д}{OA}, \text{ де} \quad (1.12)$$

K_{oa} – коефіцієнт оборотності оборотних активів.

Результати обрахунів наводять на думку що ефективність використання оборотних активів підприємства на кінець періоду виглядають дещо краще ніж у попередньому випадку. Так у 2014 році коефіцієнт оборотності оборотних активів становив 4,56. Подальше дворічне зниження переходить у зростання яке у 2018 році фіксує результат на рівні 4,65 (табл.1.6). Цей показник вказує на те що керівництво компанії навчилося більш ефективно використовувати оборотні активи.

Далі визначимо коефіцієнт оборотності матеріальних оборотних активів за формулою 1.13:

$$K_{моа} = \frac{Д}{МОА}, \text{ де} \quad (1.13)$$

$K_{моа}$ – коефіцієнт оборотності матеріальних оборотних активів.

За цим показником найкращі результати ми маємо у 2014 році на рівні 139,07, а найгірші у наступному – 68,55. Подальша позитивна динаміка на кінець періоду приводить до позначки 131,47 (табл.1.6).

А зараз вирахуємо коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості за формулою 1.14:

$$K_{дз} = \frac{Д}{ДЗ}, \text{ де} \quad (1.14)$$

$K_{дз}$ – коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості.

Отже, коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості за 2014 рік становив 6,28. У подальші три роки спостерігається його зниження, а в 2018 зростання до рівня 5,68 (табл.1.6).

За приведеними вище показниками можна зробити висновок, що керівництво компанії у період 2015-2016 років здійснювало найменш ефективне управління активами. Особливо це помітно по показниках обороту активів та обороту оборотних активів за 2016 рік. Найбільше просідання щодо використання матеріальних оборотних активів спостерігається у 2015 році, але оскільки воно займає не значну частку в загальному переліку, то найгірше ситуація виглядає саме у 2016. Проте станом на 2018 рік ситуація значно покращилася за окремими показниками обійшовши 2014 рік. Разом з цим, компанія під кінець періоду почала проводити більш м'яку політику щодо дебіторів, надаючи останнім довші терміни для оплати товарів та послуг.

Далі ми перейдемо до аналізу показників рентабельності діяльності підприємства. Першим на шляху цього дослідження буде показник рентабельності реалізації продукції, а в нашому випадку послуг. Його обраховують за формулою 1.15:

$$P_p = \frac{ВП}{ЧД} \times 100\% , \text{ де} \quad (1.15)$$

P_p – рентабельність реалізації продукції (послуг);

ВП – валовий прибуток;

ЧД – чистий дохід від реалізації продукції (послуг).

Таким чином, рентабельність реалізації продукції (послуг) за 2014 рік склала 0,81%. У наступному році ми спостерігаємо різке падіння показника до -9,42. У 2016 році компанія також мала від'ємний результат, але 2017 приніс відчутні зміни. На кінець періоду було зафіксовано показник на рівні 6,67% (табл.1.7).

Наступний крок – вирахування рентабельності витрат підприємства, яка обраховується за формулою 1.16:

$$P_v = \frac{BP}{CB} \times 100\%, \text{ де} \quad (1.16)$$

P_v – рентабельність витрат;

CB – собівартість реалізованої продукції (послуг).

Отже рентабельність витрат підприємства має схожу з попереднім показником динаміку від найгіршого результату в 2015 році у $-10,27\%$ до найкращого у 2018 у $8,12\%$.

Таблиця 1.7

Динаміка показників рентабельності діяльності ДП «ФМ Ложістік Дніпро» у % за 2014-2018 рр.

<i>Показники</i>	<i>2014 рік</i>	<i>2015 рік</i>	<i>2016 рік</i>	<i>2017 рік</i>	<i>2018 рік</i>
рентабельності реалізації продукції	0,81	-9,42	-2,43	4,70	6,67
рентабельності витрат	0,90	-10,27	-2,76	5,02	8,12
загальної рентабельності діяльності	-20,81	-27,75	-20,13	-9,76	-1,92
рентабельності активів	-62,54	-74,94	-44,77	-22,51	-5,65
рентабельності оборотних активів	-92,64	-114,03	-71,79	-36,08	-8,93
рентабельності власного капіталу	-139,87	-139,31	-78,60	-40,80	-12,97

Джерело: складено автором за даними [Додатку В]

Далі, нам необхідно вирахувати загальну рентабельність діяльності підприємства. Вона обчислюється за формулою 1.17:

$$P_z = \frac{ЧП}{ЧД} \times 100\%, \text{ де} \quad (1.17)$$

P_z – загальна рентабельність діяльності підприємства;

ЧП – чистий прибуток.

На протязі всього періоду результати були від’ємні. Найнижчий показник – $27,75$ було зафіксовано у 2015 році. Подальше дослідження показало позитивну динаміку яка на кінець періоду вивела підприємство на рівень $-1,92$.

Для подальшого аналізу нам необхідно оцінити рентабельність підприємства, що включає в себе рентабельність активів, оборотних активів та власного капіталу. Рентабельність активів визначається за формулою 1.18:

$$P_a = \frac{ЧП}{A} \times 100\%, \text{ де} \quad (1.18)$$

Pa – рентабельність активів.

Таким чином рентабельність активів підприємства за 2014 рік була від'ємною та склала $-62,54\%$. У наступному році вона була ще нижчою $-74,94\%$. Далі ми спостерігаємо покращення результатів, але на ствердні показники підприємство вийти так і не змогло зафіксувавши найбільш сприятливий результат у 2018 році у $-5,65$ (табл.1.7).

Далі вирахуємо рентабельність оборотних активів, яка визначається за формулою 1.19:

$$P_{oa} = \frac{ЧП}{ОА} \times 100\% , \text{ де} \quad (1.19)$$

P_{oa} – рентабельність оборотних активів.

Даний показник має схожу до попереднього динаміку з дещо гіршими відсотками. Так у 2015 році ми зафіксували результат у $-114,03\%$, а в 2018 році у $-8,93\%$ (табл.1.7).

Рентабельність власного капіталу підприємства вираховується за формулою 1.20:

$$P_{вк} = \frac{ЧП}{\overline{ВК}} \times 100\% , \text{ де} \quad (1.20)$$

$P_{вк}$ – рентабельність власного капіталу;

$\overline{ВК}$ – середня величина власного капіталу, що визначається як сума власного капіталу на початок та кінець періоду поділена на 2.

Вирахування показало що найбільш неефективно власний капітал використовувався у 2014-2015 роках, де його рентабельність коливалася в межах -139% . У подальшому показники стали дещо кращі. Наприклад у 2018 році ми зафіксували їх на рівні $-12,97\%$, проте позитивного сальдо не було.

Дослідження показників рентабельності підприємства показало, що на протязі всього періоду воно було збитковим. Наведені у табл.1.7 розрахунки відображають значну неефективність використання активів та капіталу на початку періоду та динаміку наближення до нульового рівня в останні роки.

Підводячи підсумки дослідження фінансово-економічної діяльності

підприємства ДП «ФМ Ложістік Дніпро» слід сказати наступне. У 2014 році за показниками ділової активності компанія мала не погані результати проте все ж була не рентабельною. Протягом 2015-2016 років ефективність управління нею – негативна, що відображено по всій площині проведеного нами дослідження. У 2017 було створено позитивну динаміку, яка в наступному році забезпечила стабільні результати низки показників на рівні загальноприйнятих норм. Лише показники рентабельності, зберігаючи динаміку зростання, так і не змогли вийти в позитивне сальдо, що відбулося тільки у 2019 році.

1.2. Аналіз зовнішньоторговельних операцій ДП «ФМ Ложістік Дніпро»

ДП «ФМ Ложістік Дніпро» згідно установчих документів підприємства крім основного функціоналу має право на здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Компанія спеціалізується на експорті та імпорті послуг. Серед послуг що експортуються підприємством за даними форми №9-ЗЕЗ є наступні їх види:

- Транспортні послуги автомобільного транспорту;
- Інші інформаційні послуги;
- Послуги з оброблення даних;
- Транспортно-експедиційні послуги морського транспорту;
- Послуги агентування та фрахтування річкового флоту.

Лідуючі позиції у 2014-2018 роках займає експорт транспортних послуг автомобільного транспорту. Наприклад його частка у 2014 році складала 94% від загального експорту, а в 2018 - 96%. Проте згідно даних фінансової звітності підприємства експорт транспортних послуг автомобільного транспорту за досліджуваний період скоротився більше ніж у два рази (табл.1.8). Так у 2014 році він приніс підприємству 940,00 тис євро, а в 2018 лише 463,40 тис євро. Абсолютне відхилення за ці роки склало –476,60 тис євро. При цьому слід зауважити, що основний спад відбувся до 2017 року, а вже в наступному ми спостерігаємо уповільнення його темпів, оскільки абсолютне

відхилення у співвідношенні останніх двох років склало –37,61 тис євро.

Суттєве скорочення експорту за досліджуваний період відображено і в графі – інші інформаційні послуги. Адже падіння у 3,5 рази – це досить істотно. Абсолютне відхилення склало –43,18 тис євро. Звісно, це менша сума ніж ми спостерігали щодо експорту транспортних послуг автомобільного транспорту, проте вона також негативно вплинула на загальні показники.

Щодо експорту інших наданих підприємством послуг, то тут відзначимо позитивні зміни. Проте їх частка досить мізерна в загальному об'ємі аби можна було говорити про значний вплив на спільний показник. До речі, у 2018 році підприємством було експортовано послуг на 480,34 тис євро, що являє собою лише 48% від аналогічного показника за 2014 рік. Абсолютне відхилення слало – 517,53 тис євро.

Таблиця 1.8

Динаміка видової структури експорту послуг ДП «ФМ Логістик Дніпро» у 2014-2018 рр., тис євро

Вид послуги	Роки					Абсолютне відхилення	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2014
Транспортні послуги автомобільного транспорту	940,00	827,60	594,03	501,01	463,40	-37,61	-476,60
Інші інформаційні послуги	56,20	29,00	16,46	15,24	13,02	-2,22	-43,18
Послуги з оброблення даних	0,11	0,15	0,22	0,20	0,24	0,04	0,13
Транспортно-експедиційні послуги морського транспорту	0,70	1,20	1,10	1,35	1,40	0,05	0,70
Послуги агентування та фрахтування річкового флоту	0,86	1,50	1,25	1,66	2,10	0,44	1,24
Разом послуги	997,87	859,45	613,03	519,46	480,34	-39,12	-517,53

Джерело: складено автором за даними [31]

Головним напрямком експорту підприємства є Європейський Союз. За досліджуваний період ним надавалися послуги на ринках Польщі, Німеччини та Франції. Поряд з цим компанія експортувала послуги до Російської Федерації та Сінгапуру (табл.1.9). Найбільшу частку серед згадуваних країн займає Польща. Наприклад у 2014 році на неї припадало 92% експорту від загального об'єму.

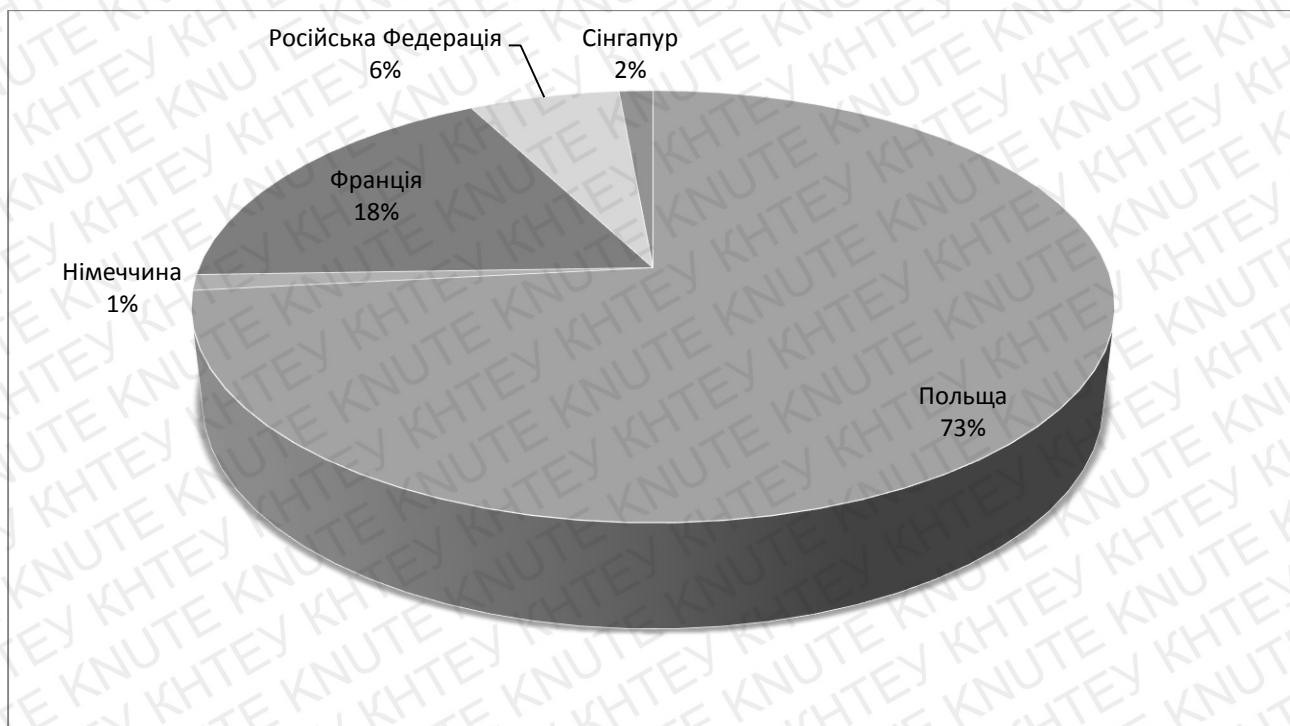
Таблиця 1.9

**Динаміка географічної структури експорту послуг ДП «ФМ Ложістік
Дніпро» у 2014-2018 рр., тис євро**

Вид послуги	Роки					Абсолютне відхилення	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2014
Польща	916,70	769,40	532,45	421,32	352,10	-69,22	-564,60
Німеччина	-	-	0,22	1,23	5,65	4,42	5,65
Франція	44,00	29,00	44,98	68,44	85,70	17,26	41,7
Російська Федерація	37,17	58,20	35,38	23,65	30,11	6,46	-7,59
Сінгапур	-	2,85	-	4,82	6,78	1,96	6,78
Разом послуги	997,87	859,45	613,03	519,46	480,34	-39,12	-517,53

Джерело: складено автором за даними [31]

Наприклад у 2014 році на неї припадало 92% експорту від загального об'єму. В наступні роки вона поступово зменшувалася досягнувши 73% у 2018 році (Рис. 1.1). Проте і цей показник є досить суттєвим.



**Рис. 1.1. Географічна структура експорту послуг ДП «ФМ Ложістік
Дніпро» у 2018 році, %**

Джерело: побудовано автором за даними [табл. 1.9]

Друге місце серед країн експорту з 18% займає Франція, далі йде Російська Федерація (6%), Сінгапур (2%) та Німеччина (1). З приведених у табл. 1.10 даних чітко проглядається скорочення експорту до Польщі, яке у співвідношенні 2014-2018 років показало абсолютне відхилення на рівні –564,60 тис євро. Не такий впливовий, проте також від’ємний показник зафіксовано щодо Російської Федерації. Хоча у співвідношенні 2017-2018 років ми спостерігаємо позитивну динаміку щодо РФ. Експорт до інших країн з певними коливаннями у досліджуваному періоді поступово зростає.

Відповідно до фінансової звітності підприємства серед послуг що ним імпортувалися значаться наступні:

- транспортні послуги автомобільного транспорту;
- інші інформаційні послуги;
- послуги з оброблення даних;
- транспортно-експедиційні послуги морського транспорту;
- послуги агентування та фрахтування річкового флоту;
- ремонт іншої апаратури, побутових приладів та інструментів;
- послуги, пов’язані з організацією операцій із власним нерухомим майном.

Найбільше у 2018 році компанією було імпортовано послуг з оброблення даних на суму 230,01 тис євро (табл.1.10). Це майже половина від спільного показника. При цьому абсолютне відхилення початку-кінця періоду склало 89,31 тис євро, а 2017-2018 років 27,97 тис євро.

Значну частку імпорту складають послуги агентування та фрахтування річкового флоту з позначкою у 98,04 тис євро у 2018 році. За цим показником ми спостерігаємо істотне зростання з 23,54 тис. євро у 2014 році до вказаної вище відмітки, з абсолютним відхиленням у 74,50 тис євро.

Рівноцінні частки в імпорті (близько 9%) 2018 року припадають на інші інформаційні послуги та послуги, пов’язані з організацією операцій із власним нерухомим майном. Щодо них також проглядається динаміка зростання. Ще одна ніша відведена на транспортно-експедиційні послуги морського транспорту. На кінець періоду за нею закріпився показник у 32,05 тис євро, абсолютне відхилення

2017-2018 років становило 26,35 тис євро.

Таблиця 1.10

**Динаміка видової структури імпорту послуг ДП «ФМ Ложістік Дніпро» у
2014-2018 рр., тис євро**

Вид послуги	Роки					Абсолютне відхилення	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2014
Транспортні послуги автомобільного транспорту	-	5,20	5,70	6,24	6,90	0,66	6,90
Інші інформаційні послуги	2,39	1,70	64,28	43,32	47,20	3,88	24,81
Послуги з оброблення даних	140,70	95,20	218,61	202,04	230,01	27,97	89,31
Транспортно-експедиційні послуги морського транспорту	5,70	8,14	14,20	20,33	32,05	11,72	26,35
Послуги агентування та фрахтування річкового флоту	23,54	83,60	88,55	94,13	98,04	3,91	74,5
Ремонт іншої апаратури, побутових приладів та інструментів	12,43	10,54	14,40	19,32	25,71	6,39	13,28
Послуги, пов'язані з організацією операцій із власним нерухомим майном	-	44,04	-	32,07	45,93	13,86	45,93
Разом послуги	184,76	248,42	405,74	417,45	485,84	68,39	301,08

Джерело: складено автором за даними [31]

Інші показники імпорту також мали позитивну динаміку за період, але оскільки вони є не значними, то розглядати їх детально ми не будемо. Слід лише сказати, що за спільним показником у 2018 році компанією було імпортовано послуг на 485,84 тис. євро. При цьому абсолютне відхилення 2017-2018 років слало 68,39 тис. євро., а 2014-2018 років 301,08 тис. євро. Таким чином, об'єм імпорту у 2018 році зріс на 263% в порівнянні з 2014 роком.

На протязі досліджуваного періоду ДП «ФМ Ложістік Дніпро» імпортувала послуги з цілого ряду країн. Серед яких: Польща, Туреччина, Франція, Російська Федерація, Сінгапур, Данія, Китай, Ізраїль та Грузія (табл.1.11). Серед зазначених країн у 2018 році найбільша частка імпорту у 70% припадає на Францію.

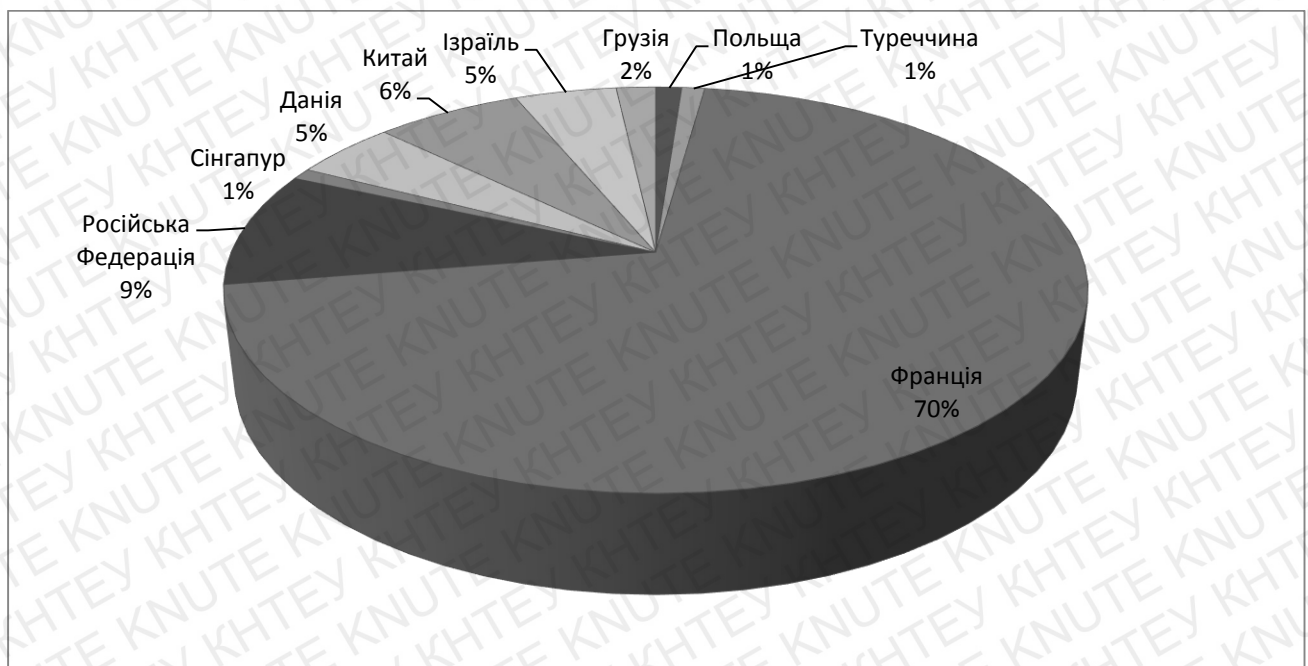
Таблиця 1.11

**Динаміка географічної структури імпорту послуг ДП «ФМ Ложістік
Дніпро» у 2014-2018 рр., тис євро**

Вид послуги	Роки					Абсолютне відхилення	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2014
Польща	-	1,70	1,80	3,10	5,66	2,56	5,66
Туреччина	-	5,70	3,30	4,7	4,98	0,28	4,98
Франція	183,56	157,92	322,79	298,16	341,33	43,17	157,77
Російська Федерація	1,20	-	40,48	38,87	44,74	5,87	43,54
Сінгапур	-	2,10	1,20	3,20	4,35	1,15	4,35
Данія	-	26,80	12,50	15,90	22,39	6,49	22,39
Китай	-	29,50	1,70	25,44	31,73	6,29	31,73
Ізраїль	-	19,50	15,65	20,76	22,10	1,34	22,10
Грузія	-	5,20	6,32	7,32	8,56	1,14	8,56
Разом послуги	184,76	248,42	405,74	417,45	485,84	68,39	301,08

Джерело: складено автором за даними [31]

За нею з 9% слідує Російська Федерація, а далі Китай (6%). Данія та Ізраїль поділяють 4 місце з часткою 5%, а за ними слідує Грузія (2%). Частка Туреччини, Польщі та Сінгапуру не перевищує 1% (рис.1.2).



**Рис. 1.2. Географічна структура імпорту послуг ДП «ФМ Ложістік Дніпро»
у 2018 році, %**

Джерело: побудовано автором за даними [табл. 1.11]

У 2014 році компанія імпортувала з Франції послуг на 183,56 тис євро. Далі ми спостерігаємо зниження у 2015 році та різке зростання у наступному. Зменшення об'єму в 2017 році поступово закріпило зростання до рівня 341,33 тис євро у 2018 році. Абсолютне відхилення при цьому склало 43,17 тис євро у 2017-2018 роках та 157,77 тис євро у 2014-2018. Подібного роду динаміку ми спостерігаємо щодо інших країн. Лише Польща та Туреччина продемонстрували послідовне зростання. При цьому абсолютне відхилення вказує на позитивну динаміку щодо всіх згаданих країн.

Досліджені нами матеріали відображають значне скорочення експортної діяльності ДП «ФМ Ложістік Дніпро» за період 2014-2018 років. Левова частка скорочення експорту послуг припадає на транспортні послуги автомобільного транспорту, а в географічному розрізі на Польщу. При цьому імпорт послуг за вказаний період лише зростав. Переважну частину тут займають послуги з оброблення даних, а головним імпорт-партнером компанії була Франція. За результатами 2018 року імпорт послуг превалює над експортом на 5,5 тис євро, хоча на початку періоду експорт перевищував імпорт у 5 разів.

1.3. Дослідження ефективності здійснення транспортних операцій ДП «ФМ Ложістік Дніпро»

Поряд основного виду діяльності ДП «ФМ Ложістік Дніпро» займається транспортним забезпеченням своїх клієнтів. Але переш ніж ми перейдемо до оцінки його ефективності потрібно дослідити основні поняття. Отже, під транспортуванням розуміють ключову комплексну активність, пов'язану з переміщенням матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції певним транспортним засобом у логістичному ланцюзі, і яка складається, у свою чергу, з комплексних та елементарних активностей, включаючи експедирування, вантажопереробку, упакування, передачу прав власності на вантаж, страхування тощо.

У свою чергу, транспортне забезпечення - складна динамічна система елементів, об'єднання та взаємодоповнення яких є підґрунтям цілісного

поетапного процесу надання транспортної послуги [20].

Серед основних видів транспорту слід виділити: залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний та трубопровідний, лінії електропередачі.

Для прийняття рішення щодо вибору транспорту, що найбільш оптимально задовольнить потреби підприємства є інформація щодо порівняльних логістичних характеристик зазначених видів транспорту, запропонована у додатку А. Виходячи з представлених у ньому інформативних даних можна оцінити кожен вид транспорту (від 1 до 4) в розрізі основних факторів впливу (табл.1.12).

Оскільки наша увага зосереджена на зовнішньоекономічних зв'язках, то доречно буде охарактеризувати поняття транспортного обслуговування зовнішньоторговельних операцій. Його визначають як діяльність транспортних компаній з надання транспортних послуг в межах виконання договору перевезення вантажів. У свою чергу міжнародні вантажні перевезення – перевезення вантажів між двома та більше країнами з обов'язковим перетином митного кордону [20].

Таблиця 1.12

Оцінка різних видів транспорту в розрізі основних факторів впливу на вибір виду транспорту для перевезення

Вид транспорту	Фактори				
	Термін доставки	Вартість доставки	Можливість доставки у будь-яку точку світу	Надійність дотримання графіка доставки	Частота відправлень
Залізничний	3	2	2	2	3
Водний	4	1	4	3	4
Автомобільний	2	3	1	1	1
Повітряний	1	4	3	4	2

Джерело: складено автором за даними [10]

Оскільки Україна займає вигідне географічне положення розташовуючись між заходом та сходом євразійського континенту, то відповідно має раціонально його використовувати. Аналізуючи показники експорту-імпорту транспортних послуг за 2018 рік представлених на офіційному сайті Державної Служби Статистики України (табл.1.13) приходимо до висновку, що експорт

транспортних послуг превалював над імпортом з коефіцієнтом покриття 3,99.

Таблиця 1.13

Структура експорту-імпорту транспортних послуг, 2018 р.

послуги за видом транспорту	експорт		імпорт	
	Тис дол США	%	Тис дол США	%
Послуги морського транспорту	523258	8,94	222986	15,22
Послуги річкового транспорту	к	-	к	-
Послуги повітряного транспорту	1221611	20,88	695720	47,5
Послуги залізничного транспорту	538915	9,21	282975	19,32
Послуги автомобільного транспорту	304438	5,2	142893	9,76
Послуги трубопровідного транспорту	2959048	50,57	к	-
Передача електроенергії	к	-	к	-
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	233398	3,99	23396,7	1,6
Послуги поштової та кур'єрської служби	35769,6	0,61	17163,9	1,17
Транспортні послуги	5851423	100	1464807	100

к – дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності статистичної інформації.

Джерело: Джерело: складено автором за даними [18]

Найкращі показники експорту послуг у цьому переліку належать трубопровідному транспорту з 50,57% від загалу. Друге місце займає повітряний транспорт, а 3 та 4 залізничний і морський відповідно. Замикає п'ятірку лідерів автомобільний транспорт.

У порівнянні з країнами Європейського Союзу Україна досить широко використовує транспортний потенціал (Дод. Б). Експлуатація залізниці в кілька разів перевищує аналогічні показники розвинених країн заходу, а в сегменті автомобільних послуг вона поступається лише кільком індустріальним осередкам, на кшталт Великої Британії чи Польщі. Свій вклад у розвиток транспортного сектору та зовнішньоекономічних зв'язків вносить і досліджувана нами компанія.

Для цього було створено окремий відділ який організовує перевезення товарів та комунікацію з клієнтами. Для цього було створено окремий відділ, який

організовує перевезення товарів та комунікацію з клієнтами. Його керівництво та трудовий потенціал розташовуються у головному офісі підприємства в с. Дударків Бориспільського району Київської області. Керівництво компанії вирішило обмежитися мінімальними вкладеннями у даний сегмент бізнесу, тому прийняло для себе рішення не створювати власний автомобільний парк, а користуватися послугами перевізників. З одного боку, це дало можливість акумулювати кошти для розвитку інших напрямків, оскільки закупівля та обслуговування автопарку потребує значних коштів, на відміну від організації робочої площадки та закупки інструментарію для десяти логістів і їх керівника. З іншого, мінімізувати ризики в разі несприятливої ситуації на ринку яка періодично виникає наприклад внаслідок чинника сезонності. А надаючи перевізникам об'ємні замовлення, що не складно враховуючи список клієнтів компанії, також отримувати від останніх нижчі ринкових ціни на даний вид послуг.

Таким чином, підприємство укладає контракти на транспортне забезпечення своїх клієнтів, а на його реалізацію підряджає інших провайдерів чи перевізників. Проаналізуємо ефективність подібного роду діяльності.

За основу візьмемо контракт укладений між ДП «ФМ Ложістік Дніпро» та головним офісом компанії L'Oréal. Цей контракт було підписано у 2018 році для реалізації поставок продукції флагмана парфумерної індустрії до України. За ним, ДП «ФМ Ложістік Дніпро» зобов'язується поставляти до власної платформи товари з різних заводів чи складських комплексів розташованих у Європі. Так наприклад, за доставку 1 тони товару з французького міста Фальсбург, де розташовані складські потужності що використовуються L'Oréal до платформи в с. Дударків Київської області, яка забезпечує її логістичні потреби в Україні, компанія сплачувала в 2018 році 170 євро. При цьому оговорено, що поставки повинні комплектуватися виходячи з найбільш раціонального використання транспортних можливостей провайдера за заздалегідь узгодженими через засоби факсимільного чи електронного зв'язку часовими проміжками та видами транспортних засобів виходячи з класифікації і специфіки продукції. Валюта

оплати послуг – євро. Розрахунки за цим контрактом здійснюються в безготівковій формі прямим банківським переказом грошових коштів відповідно до банківських реквізитів, зазначених у контракті. Організація митних операцій та оплата їх вартості передбачаються іншими угодами.

У експортній зовнішньоекономічній діяльності ДП «ФМ Ложістік Дніпро» у 2018 році забезпечувала два види надання транспортних послуг. Це транспортно-експедиційні послуги автомобільного транспорту і транспортно-експедиційні послуги морського транспорту. Проведемо аналіз доставки товару обома видами транспортних засобів.

Суміжним предметом нашого дослідження буде інший контракт провайдера з українським осередком лідера парфумерної індустрії L'Oréal Ukraine. Відповідно до нього, за перевезення 1 тони товару 1 кілометром автошляхів України компанія сплачувала у кінці 2018 року 32 грн.. Щодо необхідності та часових проміжків таких поставок, а також пунктів призначення ДП «ФМ Ложістік Дніпро» попереджається заздалегідь через засоби факсимільного або електронного зв'язку. Собівартість даної послуги з урахуванням в т.ч. сплати податків становила на вказаний період 26,5 грн. Таким чином, підприємство заробляло на внутрішніх перевезеннях 17% від ціни договору, або 5,5 грн за доставку 1 тони товару 1 кілометром автошляхів.

Загальна протяжність автошляху від французького міста Фальсбург до українського Дударкова становить 2080 кілометрів. Для розрахунків ми обрали доставку 20 тон продукції, як ту партію що буде оптимальною для доставки автомобільним транспортом. Собівартість надання даної послуги з урахуванням сплати податків становить 1,2 євро за 1 км шляху. Слід зазначити що станом на 31 січня 2018 курс євро по відношенню до гривні становив 31,71 [26]. Операції навантаження та розвантаження продукції на платформах передбачені іншими договорами, котрі регулюють правовідносини партнерів у складській логістиці, тому ми їх до уваги не беремо. Проведемо необхідні розрахунки.

1. Фактурна вартість доставки 1 партії = $20 \cdot 170 = 3400$ євро;
2. Собівартість перевезення автомобільним транспортом $2080 \cdot 1,2 = 2496$ євро;

3. Ефективність експортної операції $= 3400/2496 = 1,36$;
4. Ефект від експортної операції $= 3400 - 2496 = 904$ євро;
5. Дохід від реалізації послуги на зовнішньому ринку (1т/1км) $904/2080 = 0,43$ євро;
6. Дохід від реалізації послуги на внутрішньому ринку 1 т/1км $= 0,17$ євро;
7. Ефект від реалізації послуги на внутрішньому ринку $32/26,5 = 1,21$.

Результати обрахунків представлено в табл.1.14.

Таблиця 1.14

**Визначення ефективності експортної операції транспортних послуг
автомобільного транспорту ДП «ФМ Логістик Дніпро»**

№ пор.	Показники	Результати розрахунку
1	кількість одиниць товару, тон	20
2	контрактна ціна за одну поставку, євро	3400
3	курс валюти, євро/ грн.	31,71
4	собівартість однієї поставки, євро	2496
5	ефект від операції	904
6	ціна реалізації послуги на внутрішньому ринку (1т/1км), євро	1,01
7	дохід від реалізації на внутрішньому ринку (1т/1км), євро	0,17
8	ціна реалізації послуги на зовнішньому ринку (1т/1км), євро	1,63
9	дохід від реалізації на зовнішньому ринку (1т/1км), євро	0,43
10	Ефективність операції:	
	- при продажу на внутрішньому ринку	1,21
	- при продажу на зовнішньому ринку	1,36

Джерело: розраховано автором

Відповідно до приведених даних можна зробити висновок, що виконання даного виду експортних послуг є економічно вигідним для підприємства. Водночас слід зазначити, що їх реалізація на зовнішньому ринку має кращий економічний ефект ніж на внутрішньому. В свою чергу це забезпечує компанії більші прибутки.

Наразі визначимо ефективність доставки відповідної кількості товару

морським транспортом. Найбільш географічно вигідно розташований до Фальсбурга є порт в італійському місті Генуя. Звісно, якби мова йшла про поставку товару наприклад до США чи Канади, то актуально було б розглядати порт Кале, але для нашого дослідження найкращим варіантом є Генуя, оскільки відпадає необхідність транспортувати товар в обгін європейського материка. Та й відстань до нього лише на 80 кілометрів довша.

Для доставки 20 тон товару, який поставляється на піддонах краще обрати 40 футовий контейнер, адже на шляху слідування товар доведеться перевантажувати кілька разів. Відстань від Фальсбурга до Генуї складає 645 кілометрів. Перевантаження подібного роду контейнера з автомобільного на морський транспорт оцінюється в 30 євро. Оскільки прямого лінійного морського сполучення між італійським портом та Україною не має, то вантаж спочатку доставляється до порту болгарського міста Варна, а вже звідти відправляється до українського Чорноморська. Вартість доставки контейнера до Варни становить 700 євро. Його перевантаження 29, а доставка до України 480 євро. Розвантаження в порту 830 гривень чи 28 євро. Відстань від Чорноморська до Дударкова складає 526 кілометрів. Таким чином, скористаємося приведеними даними, а також тими що були представлені вище і проведемо необхідні розрахунки.

1. Доставка партії товару до порту Генуя = $645 * 1,2 = 774$ євро;
2. Транспортування партії товару з м. Чорноморськ до с. Дударків = $526 * 0,84 = 442$ євро;
3. Собівартість експортної операції = $774 + 30 + 700 + 29 + 480 + 28 + 442 = 2483$ євро;
4. Ефективність експортної операції = $3400 / 2483 = 1,37$;
5. Ефект від експортної операції = $3400 - 2483 = 917$ євро.

Результати обчислень представлено в табл.1.15.

Для завершення оцінки ефективності експортних транспортних операцій здійснюваних підприємством ДП «ФМ Ложістік Дніпро» нами було згруповано вище визначені показники які ми представляємо в табл.1.16.

Таблиця 1.15

Визначення ефективності експортної операції транспортно-експедиційних послуг морського транспорту ДП «ФМ Ложістік Дніпро»

№пор.	Показники	Результати розрахунку
1	кількість одиниць товару, тон	20
2	контрактна ціна за одну поставку, євро	3400
3	курс валюти, євро/ грн.	31,71
4	собівартість однієї поставки морським транспортом, євро:	2483
4	доставка партії товару до порту Генуя, євро	774
4	перевантаження в порту Генуя, євро	30
4	доставка партії товару до порту Варна, євро	700
4	перевантаження в порту Варна, євро	29
4	доставка партії товару до порту Чорноморськ, євро	480
4	перевантаження в порту Чорноморськ, євро	28
4	доставка партії товару до с. Дударків, євро	442
5	ефект від експортної операції	917
6	ефективність експортної операції	1,37

Джерело: розраховано автором

Таким чином проходимо до висновку, що транспортні послуги які експортує компанія в досліджуваному напрямку є ефективними.

Таблиця 1.16

Порівняльні характеристики ефективності експортних операцій транспортних послуг ДП «ФМ Ложістік Дніпро»

Показники	транспортні послуги автомобільного транспорту	транспортно-експедиційні послуги морського транспорту
кількість одиниць товару, тон	20	20
контрактна ціна за одну поставку, євро	3400	3400
собівартість однієї поставки, євро	2496	2483
ефект від експортної операції євро	904	917
ефективність експортної операції	1,36	1,37

Джерело: розраховано автором

При цьому доставка товарів морським шляхом чи краще сказати мультимодальним транспортуванням більш ефективна. Проте ця перевага є не значною. Отже, якщо компанія доставляє вантаж специфікація якого дозволяє кількаразове перевантаження, вплив морського клімату та немає часових обмежень, то можна використовувати даний вид перевезень. Але при необхідності дотримання чіткого графіка поставок краще користуватися автомобільним транспортом.

Висновки до Розділу 1

Підводячи підсумки проведеного нами дослідження слід сказати наступне. ДП «ФМ Ложістік Дніпро» на протязі останніх п'яти років була збитковою. Найгірші результати її діяльності було зафіксовано у 2015-2016 роках. Компанія мала значні проблеми з побудовою якісного використання активів та потребувала значних капіталовкладень. У цей час на місце генерального директора було призначено Себастьяна Лардельє. Новому керівництву вдалося змінити економічний вектор руху компанії і встановити позитивну динаміку. На кінець досліджуваного періоду по більшості показників підприємство вийшло в плюсове сальдо, проте абсолютно рентабельним воно стало лише за результатами першої половини 2019 року, про що повідомив Себастьян Лардельє на загальних зборах персоналу.

Відповідно до установчих документів компанії, вона має право працювати у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Це право підприємство реалізує через експорт та імпорт послуг. У структурі експортної діяльності лівова частка припадає на транспортні послуги автомобільного транспорту (96%), а основною країною поставки є Польща (73%). В структурі імпорту переважають послуги з оброблення даних (47%), а головною країною-імпортером є Франція (70%). Загалом, спостерігається скорочення експорту послуг у розрізі 2014-2018 років (48%) і суттєве зростання імпорту (263%). Географія зовнішньоекономічної діяльності компанії не обмежується європейськими країнами, а включає також такі держави як Китай, Туреччина та Сінгапур.

Аналіз експортних операцій показав їх ефективність. При цьому доставка морським транспортом, яку ми цілком можемо назвати мультимодальною виявилася економічно ефективнішою (1,37) ніж перевезення автомобільним транспортом (1,36). Проте автор дійшов висновку, що оскільки цей показник є не значним, то при необхідності дотримання чіткого графіка поставок доцільніше буде користуватися автомобільним транспортом.

РОЗДІЛ 2

ОБҐРУНТУВАННЯ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ ДП «ФМ ЛОЖІСТІК ДНІПРО» У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ

2.1. Пропозиції щодо геостратегічних напрямів розвитку ДП «ФМ Ложістік Дніпро» в сфері транспортно-логістичної діяльності

Україна знаходиться на перетині шляхів що сполучають захід і схід євразійського континенту. Вона має досить велику, за європейськими мірками, сухопутну територію, а також вихід до морського узбережжя. Це робить Україну особливо привабливою як державу-транзитера. Звісно, вигідне геостратегічне розташування це лише частина справи. Для того щоб стати успішним транзитером логістичні потужності країни мають відповідати високим міжнародним стандартам. Це стосується всіх транспортних ланцюгів пасажирських та вантажних перевезень.

Сьогодні транспортна галузь України знаходиться у затяжному періоді переходу до реалій ринкової економіки. І якщо значна частина господарюючих суб'єктів логістичної сфери оновила власні автопарки, то велике занепокоєння викликає стан справ у залізничному секторі та судноплавстві. Не набагато краще виглядає ситуація у повітряній галузі.

Окремим пунктом слід виділити незадовільний стан більшості автодоріг в державі та відсутність належної інфраструктури в межах основних транспортних артерій. Доволі не просто виглядає інфраструктурне забезпечення морських перевезень, а в сегменті внутрішньоводної логістики воно практично відсутнє.

Вказані нами головні недоліки транспортної системи України в цілому негативно впливають на розвиток галузі. Тому основним завданням держави, на нашу думку, має стати розбудова інфраструктури даного сектору та підвищення стандартів якості надання послуг. Якщо Україна зможе забезпечити

пропозицію якісних послуг міжнародним партнерам, то це дасть можливість використати у повній мірі її геостратегічне положення.

Як ми вже згадували, у 2014 році було підписано Угоду про Асоціацію з Європейським Союзом. Вона передбачає поступове входження держави в економічний простір Європи, шляхом створення зони вільної торгівлі, збільшення товарообігу та пристосування економіки нашої країни до ринкової моделі. Таким чином, Україною було обрано західний вектор розвитку, що передбачає крім використання свого геостратегічного розташування, можливість бути широко представленою на європейських ринках товарів і послуг.

Наразі товаропотік між Європейським Союзом і нашою державою постійно зростає, про це свідчать офіційні дані оприлюднені на сайті Державної служби статистики України (Рис.2.1). І хоча показники імпорту інколи досягали і вищих результатів, що до речі на той час створювало значне мінусове сальдо, показники експорту у 2018 році вперше досягли позначки у 20 млрд дол. Тут слід зауважити, що всі подані інформативні дані з 2014 року вказуються без урахування окупованих територій та Криму.

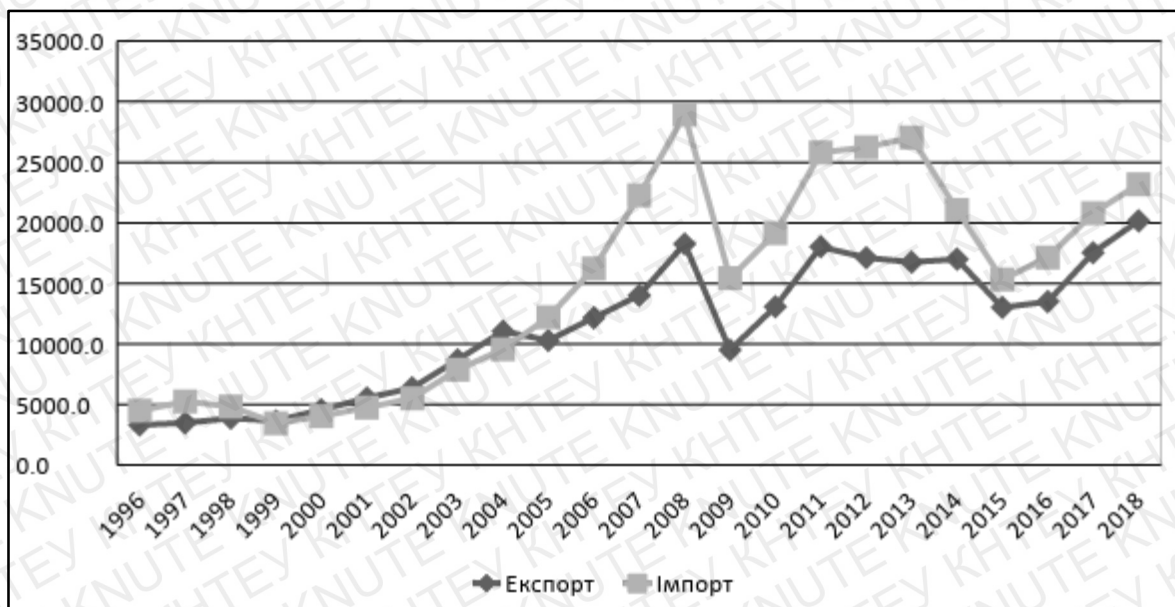


Рис. 2.1 . Динаміка зовнішньої торгівлі товарами України з країнами ЄС (млн дол)

Джерело: Джерело: складено автором за даними [18]

Отже, товаропотік між Україною та ЄС лише набирає обертів. Вітчизняні виробники товарів і послуг отримали можливість завоювати нові ринки збуту, проте, звісно, їх якість повинна відповідати стандартам запровадженим у Євросоюзі.

На цьому шляху доволі багато повинна зробити держава. Наразі, владні органи законодавство країни приводять у відповідність до європейського та формують стратегії розвитку держави. Таким чином, у травні 2018 року було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Її метою є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки [23].

Бізнесу необхідно враховувати вектор розвитку держави при розробці власних стратегій. І оскільки цей вектор чітко визначений, то ТОП – менеджменту вітчизняних компаній належить використати всі можливості, що можуть бути доступні в рамках Угоди про Асоціацію. Перейшовши на якісно нові стандарти надання послуг та забезпечення покупця товарами високого гатунку вони зможуть поступово влитися в європейський ринок.

При цьому вітчизняним товаровиробникам необхідно мати можливість своєчасної доставки продукції до безпосередніх покупців. Рівнозначно і закордонні компанії цілю яких є торгівля товарами іноземного походження в середині нашої держави повинні мати аналогічні можливості.

Враховуючи сказане вище слід зауважити, що діяльність досліджуваної нами компанії передбачає надання послуг зі складського та транспортного забезпечення своїх клієнтів на території України. Проте на її платформі обслуговуються такі загальновідомі європейські бренди як L'Oréal, Reckitt Benckiser, Royal Canin, Philips, Schwarzkopf та інші. Основні виробничі потужності вказаних клієнтів ДП «ФМ Логістик Дніпро» зосереджені в Європі. У загальному розумінні компанія надає послуги зі зберігання, комплектації,

копакінгу та транспортного забезпечення по Україні суб'єктам ЗЕД. Проте нішу доставки товарів з Європи до логістичного центру в Україні займають або колеги з Польщі, або сторонні провайдери і лише частково досліджувана нами компанія. На думку автора, ДП «ФМ Ложістік Дніпро» може в повній мірі оволодіти нею. Це дасть можливість компанії наростити власні потужності та вийти на нові ринки, а клієнтам зменшить необхідність зайвих комунікацій, оскільки спектр операційної діяльності провайдера зможе забезпечити надання послуг «під ключ».

Для подальшого дослідження у сфері розвитку подібного роду співпраці ми обрали світового лідера парфумерної індустрії L'Oréal. Продукція компанії доволі широко представлена в Україні і з кожним роком вона завойовує все нові і нові позиції. За офіційними даними оприлюдненими на сайті компанії в Україні, обсяг виручки від реалізації продукції у 2018 році склав 26,9 млрд євро, 1,7 з яких припадає на Східну Європу. За словами президента і голови правління L'Oréal Жан-Поль Агона, серед інших, високий приріст продажів припадає саме на Україну [25]. Це створює додаткову мотивацію для ДП «ФМ Ложістік Дніпро» щодо розвитку сегменту міжнародного транспортного забезпечення, оскільки весь обсяг продукції вказаного суб'єкта ЗЕД надходить на територію України із-за її меж.

Важливим фактором для прийняття такого управлінського рішення є також наступне. «ФМ Ложістік Дніпро» є дочірнім підприємством французької компанії «FM Logistic Group». Її штаб-квартира знаходиться у французькому місті Фальсбур. Компанія, крім України, представлена в Росії, Бразилії, Китаї. Проте переважна більшість потужностей розміщена у країнах європейського континенту. Серед них важливе місце займає компанія «FM Logistic Central Europe», котра об'єднує та розвиває сімейний бізнес французів у таких країнах як Польща, Чехія, Угорщина та Словаччина. Її основні потужності зосереджені в Польщі, де компанія працює на 9 платформах використовуючи понад 500 тис кв метрів складських площ [30].

Пропри звичайні процеси, обумовлені робочим середовищем, такі як

зберігання, розвантаження чи навантаження продукції, копакінг тощо, польська вітка компанії увійшла на ринок фармацевтичних послуг. Вона надає сервіси зі зберігання, фасування та дистрибуції лікарських засобів та продуктів догляду за здоров'ям. Під подібного роду продукцію було значно розширено складський комплекс у містечку Блоне, неподалік Варшави. Після повного оновлення та укомплектування, що за прогнозами має припасти на другий квартал 2020 року, компанія матиме у своєму розпорядженні понад 92 тис кв метрів складських площ на даному об'єкті [30].

Але звісно такого роду комплекс буде використовуватись не лише в цілях фармацевтичних підприємств. Іншою важливою складовою його наповнення стане продукція парфумерної індустрії. Сучасні потужності господарюючого в містечку Блоне суб'єкта вже використовуються компанією L'Oréal, проте з їх розширенням для останньої стануть відкриті нові можливості.

Наразі, частина продукції компанії L'Oréal призначена для України проходить через цей логістичний хаб. Інша потрапляє на її територію прямо з заводів. З точки зору логістики це не завжди виправдано, оскільки не дозволяє в міру потреб сформувати замовлення, або створити цілком укомплектовані поставки. Вирішити це питання допоможуть новостворювані потужності польської вітки компанії FM Logistic Group. Їх буде цілком достатньо для використання компанією L'Oréal в цілях оптимізації логістичних витрат, у чому зацікавлене її керівництво. Таким чином, на базі вказаної платформи L'Oréal зможе зосередити запаси продукції, що потраплятиме сюди з різних куточків Європи, якими буде забезпечувати потреби не лише українського споживача, але й інших східноєвропейських сусідів.

Ми вважаємо, що ТОП-менеджери ДП «ФМ Ложістік» не повинні стояти осторонь цих процесів. Необхідно вести перемовини з компанією L'Oréal Ukraine про можливість участі ДП «ФМ Ложістік Дніпро» у процесі переформатування логістичних ланцюгів та безпосередньої участі в транспортному забезпеченні зовнішньоторговельних операцій L'Oréal Ukraine. З цією ціллю нами було розроблено альтернативний маршрут перевезень,

котрий буде представлено у наступному підрозділі кваліфікаційної роботи.

Таким чином, вказані вище фактори розвитку Україно-Європейських політичних і економічних взаємовідносин та необхідність у забезпеченні логістично-транспортних операцій партнерів ДП «ФМ Ложістік Дніпро» вказують на закономірність обрання західного вектору розвитку компанії в сфері транспортно-логістичної діяльності.

2.2. Розробка альтернативних перевезень для забезпечення зовнішньоторговельних операцій суб'єкта ЗЕД

Як ми згадували вище, одним з найбільших логістичних хабів «FM Logistic Central Europe» в недалекому майбутньому стане комплекс у містечку Блоне, неподалік Варшави. Частина наявних складських площ вказаного логістичного центру вже сьогодні використовує компанія L'Oréal. Після завершення будівництва робочі потужності польського центру будуть суттєво збільшені. Для компанії L'Oréal це має важливе значення, адже даний комплекс розташований практично в центрі Східної Європи, що відкриває можливості зосередити продукцію компанії вироблену на різних заводах розташованих на території Євросоюзу в одному місці з подальшою поставкою її в Україну.

Для того щоб перейти до розробки маршруту альтернативних перевезень продукції компанії L'Oréal з польського Блоне до логістичного центру ДП «ФМ Ложістік Дніпро», що знаходиться в с. Дударків Бориспольського району Київської області, нам необхідно проаналізувати всі фактори які в своїй сукупності матимуть вирішальне значення для вибору виду транспорту.

Насамперед слід зауважити, що в даному випадку у нас відсутня потенційна перспектива доставки товару морським транспортом, оскільки Україна і Польща не мають між собою єдиного морського простору. Звісно, зберігається теоретична можливість доставки товару морем в обгін європейського материка, проте економічна доцільність такої операції залишає бажати кращого. Використати внутрішньоводні ресурси обох держав ми також не в змозі. Це обумовлено тим, що судохідні частини водних артерій країн

лежать поза межами необхідного нам напрямку.

Таким чином, у нашому розпорядженні залишається авіаційний, залізничний та автомобільний транспорт. Потенційні можливості для використання кожного з них у нас є. Наприклад, відстань від м. Блоне до Варшавського аеропорту Фредеріка Шопена складає 36 км., така ж сама відстань до аеропорту Варшава-Модлин, Мазовія. А шлях від аеропорту Бориспіль до платформи ДП «ФМ Ложістік Дніпро» нараховує всього 17 км.

Подібну картину відносно близького розташування складських платформ і навантажувально-розвантажувальних станцій ми спостерігаємо і щодо залізничного транспорту.

Проте під час вибору виду перевезень потрібно враховувати, що продукція компанії L'Oréal вимагає до себе обережного ставлення під час транспортування, оскільки значна частина товарів вироблена з легкозаймистих речовин, особливо це стосується дезодорантів та подібного роду краму. Це спонукає до мінімізації операцій з навантаження, розвантаження чи перевантаження продукції. Цей фактор говорить не на користь використання залізниці, адже прямого підводу залізничних рейок до складських платформ у Блоне та Дударкові не має.

Наступним вагомим аргументом є те, що продукція компанії L'Oréal має досить великі терміни реалізації, а отже немає необхідності розробляти ланцюг поставок із застосуванням дорогого авіатранспортного сполучення.

Отже, у нас залишається автомобільний транспорт. На його користь говорить досить розгалужена система автодоріг обох країн та відсутня необхідність кількаразового перевантаження товару з одного виду транспортного засобу на інший.

Для визначення оптимального шляху згідно поставленого завдання ми звернулися за допомогою до навігаційної GPS системи Google Maps. Увівши необхідні для пошуку маршруту дані ми отримали декілька пропозицій. Найкоротший запропонований навігаційною системою шлях склав 863 кілометри (Рис.2.2). Основна частина цієї дороги відома водіям під назвою

«Варшавка». Саме вона є найкоротшим шляхопроводом що сполучає столичні міста двох країн-сусідів. Під час підготовки до чемпіонату Європи з футболу 2012 року було проведено її капітальний ремонт, тому наразі на загальному фоні стану автошляхів України вона виглядає досить пристойно. Цей маршрут ми і обрали як найефективніший в рамках нашого дослідження.

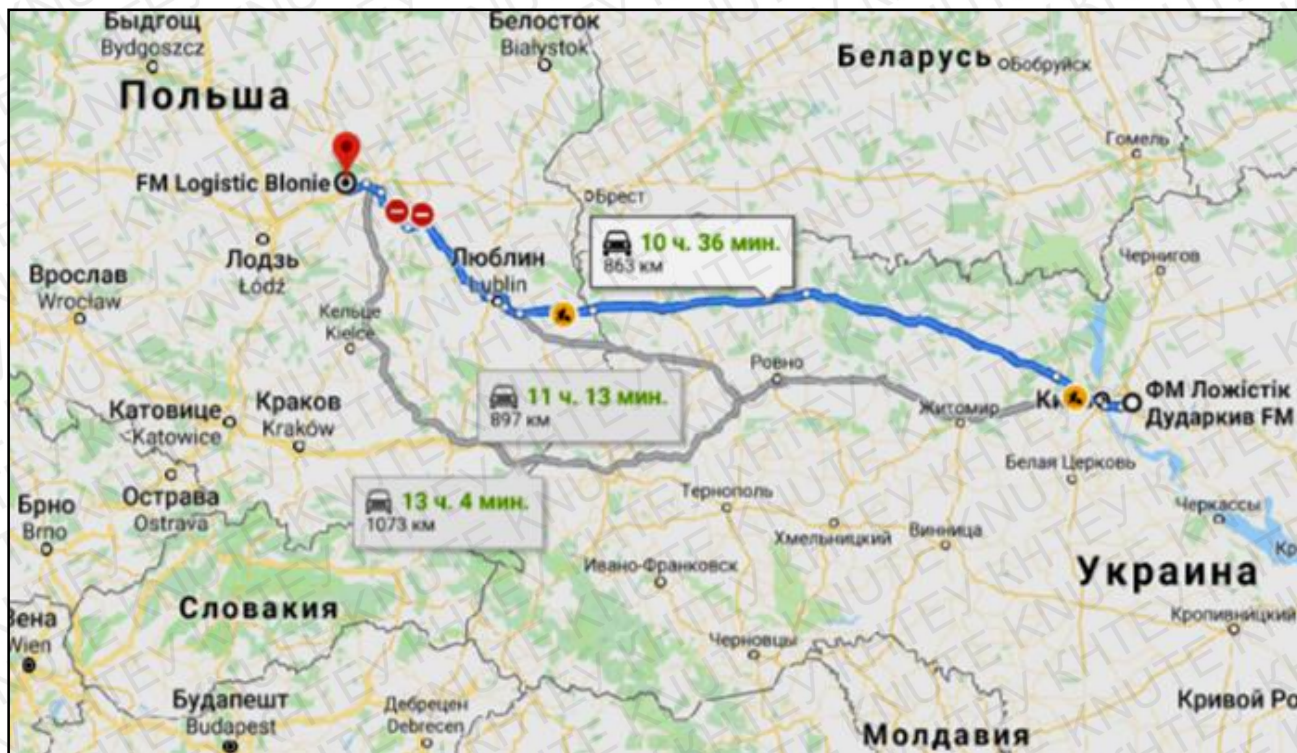


Рис. 2.2. Автотранспортне сполучення між ДП «ФМ Ложістік Дніпро» та FM Logistic Blonie

Джерело: Джерело: складено автором за даними [32]

Початок він бере в с. Дударків Бориспільського району Київської області де розташована складська платформа ДП «ФМ Ложістік Дніпро», що обслуговує логістичні потреби компанії L'Oréal Ukraine. Виїхавши шляхом Т1026 на Бориспільську окружну дорогу (Р03) необхідно проїхати нею до повороту на с. Малу Олександрівку і звернувши в напрямку поселення через кілька кілометрів потрапити на Бориспільське шосе (М03) що веде до Києва. Воно прямує до Південного столичного мосту через Дніпро. Потрапивши на інший берег річки необхідно звернути на Велику Окружну дорогу (М03), яка вивівши з міста приведе прямо до згадуваної нами вище «Варшавки» (Е373). Остання пролягаючи через Київську, Житомирську, Рівненську та Луцьку

області веде до міжнародного пункту пропуску Ягодин, що на кордоні з Польщею.

Митний пост країни-сусідки носить назву Дорохуск. Після проходження митних процедур слід тримати курс на Люблін (DK12, S12), а оминувши його по об'їзній на Гарволин (E372/S17). Від цього польського міста шлях далі пролягає до столиці (DK76/DW801/DK79). На під'їзді до Варшави слід звернути в напрямку Пястува (S2/A2), і далі до Блоне (DV718/ DK92). Пункт призначення знаходиться на під'їзді до містечка зі сторони Сохачева.

З розрахунку навігаційної GPS системи для подолання цього шляху, без урахування проходження митних процедур та зупинок для відпочинку, необхідно затратити близько 11 годин. Саме цей маршрут ми пропонуємо застосувати ДП «ФМ Ложістік Дніпро» для забезпечення логістичних потреб L'Oréal.

2.3.Прогнозна оцінка впливу запропонованих заходів на результати діяльності ДП «ФМ Ложістік Дніпро»

Більша частина запропонованого нами маршруту пролягає територією України. Так, вітчизняними автошляхами товари будуть переміщатися загальною протяжністю 541 кілометр, а територією Польщі 322 кілометри. Дане співвідношення (60% до 40%) дозволяє понизити собівартість надання послуги до 1,02 євро за 1 кілометр шляху. Вказана ціна автором розрахована як середнє арифметичне собівартості надання послуги на внутрішньому і зовнішньому ринках. Це дозволить отримати додаткове заощадження.

Валютний курс для розрахунків ми фіксуємо на рівні 31,71 гривня до 1 євро. Вартість однієї поставки 20 тон продукції передбачається на рівні 1400 євро. Вона вирахована як співвідношення вартості оплати 1 кілометра автошляху, за контрактом на поставку товарів з Франції до України, до відповідної кількості кілометрів досліджуваного нами маршруту. Обрахуємо ефективність даної поставки.

1. Контрактна ціна експортної операції (поставки 1 партії 20 т) = 1400 євро;

2. Собівартість експортної операції (поставки 1 партії 20 т) = $863 \cdot 1,02 = 880$ євро;

3. Ефективність експортної операції = $1400/880 = 1,59$;

4. Ефект від експортної операції = $3400 - 2496 = 520$ євро;

5. Дохід від реалізації послуги (1т/1км) $520/863 = 0,60$ євро.

Результати обчислень подано у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Показники ефективності запропонованої експортної операції

№ пор.	Показники	Результати розрахунку
1	кількість одиниць товару, тон	20
2	контрактна ціна за одну поставку, євро	1400
3	курс валюти, євро/ грн.	31,71
4	собівартість однієї поставки, євро	880
5	ефект від операції, євро	520
6	ціна реалізації послуги (1т/1км), євро	1,63
7	дохід від реалізації послуги (1т/1км), євро	0,60
8	ефективність операції	1,59

Джерело: розраховано автором

Для детального порівняння ефективності експортних операцій транспортних послуг автомобільного транспорту здійснюваних ДП «ФМ Ложістик Дніпро» та запропонованих нами, оглянемо основні їх характеристики у табл.2.2.

Таблиця 2.2

Порівняльні характеристики ефективності поточної та запропонованої експортних операцій транспортних послуг автомобільного транспорту ДП «ФМ Ложістик Дніпро»

Показники	поточна	запропонована
кількість одиниць товару, тон	20	20
контрактна ціна за одну поставку, євро	3400	1400
собівартість однієї поставки, євро	2496	880
ефект від експортної операції, євро	904	520
ефективність експортної операції	1,36	1,59

Джерело: розраховано автором

Отже, кількість одиниць товару у нас співпадає. Вартість однієї поточної експортної операції на 2000 євро вища, ніж в запропонованому варіанті. Проте в останньому випадку собівартість становить 880 євро, що в свою чергу приносить дохід у 520 євро. І хоча це менша сума аніж компанія отримує від поточних операцій, однак їх менша собівартість створює кращу ефективність. Так, ефективність при поточній операції зафіксована на рівні 1,36, а в запропонованому варіанті 1,59. Подібного роду різниця пояснюється віддаленістю французького логістичного центру від України, що дозволяє мати вищу ефективність від 1 операції з меншим ефектом. Але в запропонованому варіанті відкривається можливість додаткових послуг. Тим більше, що дане питання вже піднімалося керівництвом L'Oréal. Мова йде про надання послуг експедирування та проведення митного очищення товарів. Забезпечення кожної поставки послугою експедирування оцінюється в 700 євро, а її собівартість у 520 євро. Надання послуг проведення митного очищення товарів, що включає в себе складання повного пакету документів, комунікацію з митницею та сплату відповідних ввізних мит, оцінюється на рівні 1350 євро. Її собівартість буде коливатися в межах 1000 євро. Наразі, необхідно розрахувати ефективність однієї поставки з урахуванням транспортних та експедиційних послуг, послуг проведення митного очищення товарів.

1. Контрактна ціна запропонованих послуг = $1400+700+1350=3450$ євро;
2. Собівартість запропонованих послуг = $880+520+1000=2400$ євро;
3. Ефективність експортної операції = $3450/2400= 1,44$;
4. Ефект від експортної операції = $3450-2400= 1050$ євро.

Порівняємо показники ефективності поточних операцій та запропонованого комплексу заходів (табл.2.3). З приведених показників можна зробити висновок, що контрактна ціна запропонованого комплексу заходів є вищою від поточних, а їх собівартість навпаки. Це створює ефективність на рівні 1,44 та принесе компанії 1050 євро за одну поставку. Отже, запропонований комплекс заходів має переваги по всіх ключових показниках. Це дозволить зменшити збитки компанії. Для того, аби перевірити дане твердження, дослідимо, який ефект може створити

запропонований комплекс заходів на ключові фінансові показники підприємства у 2019 році.

Таблиця 2.3

Порівняльні характеристики ефективності поточних операцій ДП «ФМ Ложістік Дніпро» та запропонованих заходів

Показники	поточна	запропонована
кількість одиниць товару, тон	20	20
контрактна ціна за одну поставку, євро	3400	3450
собівартість однієї поставки, євро	2496	2400
ефект від експортної операції, євро	904	1050
ефективність експортної операції	1,36	1,44

Джерело: розраховано автором

Оскільки ми розглядаємо логістичний центр у Польщі як платформу через котру буде поставлятися в Україну продукція L'Oréal вироблена в Європі, то відповідно для розрахунків візьмемо кількість товару, що надійшла із західних країн у 2018 році. Вона нараховує біля 3400 тон продукції. Оскільки оптимальна поставка автомобільним транспортом складає 20 тон, то, відповідно, ми маємо 170 поставок протягом року. Проведемо розрахунки.

1. Чистий дохід від реалізації послуг= $170 \cdot 3450 = 586500$ євро або 18597915 грн.;
2. Собівартість послуг= $170 \cdot 2400 = 408000$ євро або 12937680 грн.;
3. Валовий прибуток = $586\,500 - 408\,000 = 178500$ євро або 5660235 грн.

Інші доходи чи витрати пов'язані з даними операціями відсутні. Отже, прослідкуємо який ефект має створити запропонований захід на фінансові показники компанії у 2019 році (табл. 2.4).

Насамперед, він дозволить збільшити показники чистого доходу та принесе прибуток підприємству у розмірі 5660 тис грн. Скористаємося даними розрахунками та за допомогою лінії тренда спрогнозуємо ключові фінансові показники підприємства у період 2019-2023 рр. Нам необхідно скористатися фінансовими показниками, що мали місце в період 2014-2018 років та тими, котрі ми отримали розраховуючи ефект від запропонованого комплексу заходів.

Таблиця 2.4

Розрахунок ефекту запропонованого комплексу заходів на фінансові показники ДП «ФМ Ложістік Дніпро» у 2019 році

Назва показника	2018 рік, тис. грн.	запропонований захід, тис. грн.	2019 рік, тис. грн.
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	701071	18598	719669
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	648436	12938	661374
Валовий прибуток	52635	5660	58295
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	-	5660	-
збиток	15171	-	9511
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	-	5660	-
збиток	15171	-	9511

Джерело: розраховано автором

Таким чином, за допомогою вказаного методу, ми розрахували прогноз чистого доходу та собівартості реалізованих послуг на п'ять років (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Розрахунок прогнозного показника чистого доходу та собівартості послуг ДП «ФМ Ложістік Дніпро» (тис грн) у 2019-2023 рр.

Роки	Чистий дохід	Собівартість
2014	238575	236441
2015	241303	268911
2016	235729	242419
2017	416132	396254
2018	701071	648436
2019	719669	661374
2020	838120	758345
2021	895178	818098
2022	948064	869512
2023	996743	917472

Джерело: розраховано автором

Наразі, за вказаним методом спрогнозуємо показники доходів та витрат на наступні п'ять років (табл. 2.6). Для зручності було знайдено суму інших операційних доходів, інших фінансових доходів та інших доходів в розрізі кожного року досліджуваного періоду, тобто 2014-2018 роки. Аналогічно, було вираховано суму адміністративних витрат, витрат на збут, інших операційних витрат, фінансових витрат, інших витрат. Результати прогнозних показників наведено у табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Розрахунок прогнозного показника доходів та витрат ДП «ФМ Ложістік Дніпро»(тис грн) у 2019-2023 рр.

Роки	Доходи	Витрати
2014	10650	66491
2015	42587	96279
2016	17524	66177
2017	11504	72721
2018	21313	89199
2019	22954	88045
2020	23125	92544
2021	29988	93145
2022	31431	93765
2023	32430	94322

Джерело: розраховано автором

На основі зроблених прогнозів було обраховано ключові фінансові показники компанії за період 2019-2023 років. Ці дані ми згрупували в табл. 2.7.

Таким чином, можна зробити висновок, що запропонований комплекс заходів у п'ятирічній перспективі допоможе збільшити чистий дохід від реалізації послуг та відповідно валовий прибуток. Це допоможе компанії вийти із зони збитковості та отримати прибутки.

Таблиця 2.7

Розрахунок ефекту запропонованого комплексу заходів на ключові фінансові показники ДП «ФМ Ложістік Дніпро» у 2019-2023 рр.

Назва показника	2019 рік, тис. грн.	2020 рік, тис. грн.	2021 рік, тис. грн.	2022 рік, тис. грн.	2023рік, тис. грн.
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	719669	838120	895178	948064	996743
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	661374	758345	818098	869512	917472
Валовий прибуток	58295	79775	77080	78552	79271
Доходи	22954	23125	29988	31431	32430
Витрати	88045	92544	93145	93765	94322
Фін. результат до оподаткування:					
прибуток		10356	13923	16218	17359
збиток	6796				
Витрати з податку на прибуток		1864	2506	2919	3125
Чистий фінансовий результат:					
прибуток		8492	11417	13299	14243
збиток	6796				

Джерело: розраховано автором

Висновки до Розділу 2

У ході проведеного дослідження було розглянуто географічні перспективи розвитку ДП «ФМ Ложістік Дніпро» в сфері зовнішньоекономічної діяльності. Основним вектором розвитку компанії було запропоновано обрати європейський напрямок. До цього спонукає державна політика України. Насамперед мова йде про підписання Угоди про Асоціацію з ЄС, яка відкриває більш широкі можливості для вітчизняних виробників товарів та послуг бути представленими на західному ринку. Поряд з цим, досліджено питання росту товарообміну між Україною та ЄС.

Важливим чинником у даному виборі став той факт, що в наступному році у польському місті Блоне запрацює на повну потужність логістичний хаб, котрий

буде використовуватися компанією Лореаль, клієнтом ДП «ФМ Ложістік Дніпро», як ключовий пункт для відправлення товарів до України. Саме під цю платформу нами було розроблено відповідний маршрут. З поміж усіх видів транспорту обрано автомобільний, як найефективніший у даній логістичній розкладці.

На завершення ми обрахували ефективність запропонованого заходу, а результати порівняли з поточною операційною діяльністю даного напрямку. Виявилося – він має кращу ефективність. Додатково, запропоновано надавати послуги експедирування та митного очищення товарів. Комплекс запропонованих заходів виявив не лише кращу ефективність на рівні 1,44, на відміну від 1,36 від поточних операцій, але й показав більший ефект, на рівні 1050 євро. За допомогою лінії тренда було зроблено прогноз впливу запропонованих заходів на фінансові показники підприємства. Його результати показали зростання у майбутніх періодах чистого доходу від реалізації послуг та валового прибутку, що у свою чергу допоможе компанії зменшити збитковість, а починаючи з 2020 року отримувати прибуток, який у 2023 році має перевищити 14 млн грн.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

У ході проведеного дослідження ми ознайомилися з діяльністю ДП «ФМ Ложістік Дніпро». Вказана юридична особа є дочірнім підприємством французької компанії «FM Logistic Group». Вона надає весь спектр послуг складської логістики, а також транспортування і копакінгу. Основні потужності підприємства, а це понад 40 тис кв. м. складських площ класу А, розташовані у с. Дударків Київської області. Серед іменитих клієнтів компанії можна відзначити такі відомі бренди як L'Oréal, Reckitt Benckiser, Philips, Schwarzkopf та інші.

Незважаючи на даний перелік дослідження фінансового стану підприємства за останні п'ять років показало значну неефективність використання його активів та капіталу. На протязі всього досліджуваного періоду воно було збитковим. При цьому найгірші результати діяльності було зафіксовано у 2015-2016 роках. Так, за показником чистий фінансовий результат у 2015 році підприємство мало мінусове сальдо у понад 80 млн грн, а в наступному 55 млн грн.. Подібного роду негативні показники ми спостерігали по всьому спектру нашого дослідження. 2017 рік став переломним. А у наступному за більшістю коефіцієнтів компанія вийшла із зони ризику та показала хорошу динаміку, проте вийти на позитивну рентабельність так і не змогла, отримавши збитки у розмірі 15 млн грн. Це сталося лише у першому півріччі 2019 року.

Одним із господарських сегментів підприємства є сфера зовнішньоекономічної діяльності. Воно реалізує експорт та імпорт послуг. На зовнішній ринок компанія справляє: транспортно-експедиційні послуги автомобільного транспорту, інформаційні послуги, послуги з оброблення даних, транспортно-експедиційні послуги морського транспорту, послуги агентування та фрахтування річкового флоту. Основною країною поставки є Польща (73%). Хоча географія експорту охоплює також Францію (18%), Німеччину (6%), Російську Федерацію (2%) та Сінгапур (1%).

Серед послуг що імпортуються підприємством слід назвати: транспортно-експедиційні послуги автомобільного транспорту, інформаційні послуги, послуги з оброблення даних, транспортно-експедиційні послуги морського транспорту,

послуги агентування та фрахтування річкового флоту, ремонт апаратури, послуги пов'язані з організацією операцій із власним нерухомим майном. Географічна структура імпорту доволі різноманітна. Крім європейських країн вона включає в себе такі держави як Китай, Туреччину та Сінгапур. Головним імпортером є Франція (70%).

Дослідження ефективності зовнішньоекономічних операцій показало хороші результати. Зокрема ми проаналізували ефективність надання транспортно-експедиційних послуг автомобільного транспорту всередині країни і за її межами. Ми виявили, що кращих показників підприємство досягає у другому випадку. Також ми проаналізували надання транспортно-експедиційної послуги морського транспорту, яка в нашому випадку виявилася мультимодальним перевезенням. Згідно результатів, кращого економічного ефекту компанія досягає використовуючи морські перевезення, проте вони є доволі не значними і при необхідності дотримання чіткого графіка поставок доцільніше використовувати автомобільний транспорт.

Огляд перспективних географічних напрямків розвитку компанії привів до висновку, що найбільш ефективним буде західний вектор. Цьому сприяє загальнополітичний курс економічного розвитку держави, Угода про Асоціацію з тими наслідками що із неї слідують та відкриття оновленого логістичного центру в польському Блоне, що буде використовуватися як перевалочний хаб для поставки продукції бренду L'Oréal до України.

З урахуванням сказаного, нами було розроблено маршрут альтернативних перевезень із вказаного центру до складської платформи ДП «ФМ Ложістік Дніпро» в Україні. Оскільки з ряду причин, які ми більш детально розглядаємо в роботі, найефективнішим виявилось застосування автомобільного транспорту, то для реалізації поставок ми рекомендували саме його.

Обрахунок ефективності запропонованих заходів показав кращі результати, аніж ті які ми отримали при визначенні ефективності поточних експортних операцій. Таким чином, запропоновані заходи показали ефективність на рівні 1,44, на відміну від 1,36 від поточних операцій. При цьому, у першому випадку

компанія отримає ефект від операції на рівні 1050 євро, а в останньому лише 904 євро.

Було зроблено прогноз щодо впливу на ключові фінансові показники компанії в наступні п'ять років. Він виявив позитивну динаміку, яка в короткостроковій перспективі дозволить підприємству вийти із зони збитковості, а починаючи з 2020 року почати отримувати прибутки. Їх рівень на 2020 рік прогнозується у 8,4 млн грн, а на кінець досліджуваного періоду, тобто 2023 рік – 14,2 млн грн.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>
2. Закон України «Про транзит вантажів» – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>;
3. Закон України «Про транспорт» – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
4. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» – [Електронний ресурс].- Режим доступу:<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>
5. Кодекс торговельного мореплавства України (1994 року зі змінами і доповненнями) . – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>
6. Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_594.
7. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу 1973 р. (CVR). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_84
8. Конвенція про договори міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 р. (CMR). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_234
9. Конвенція про дорожній рух 1968 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_041
10. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу 1997 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034
11. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення 1980 р. (КОТІФ). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.nau.ua/doc/?code=994_291
12. Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів 1994 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189

13. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038
14. Повітряний Кодекс України – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>)
15. Угода про міжнародні залізничні перевезення (COTIF) Україна приєдналася у 2003 році – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291
16. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011
17. Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_011
18. Динаміка географічної структури зовнішньої торгівлі товарами//Державна служба статистики України - [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/zed.htm
19. Дроздова Г. М. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства: навч. посіб./Г.М. Дроздова – К.: ЦУЛ, 2002. – 171с.
20. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств: під-к /За заг. ред. Т.М. Мельник .-К.: КНТЕУ, 2019.- 560 с.
21. Міжнародна економіка: підруч. для студ. вищ. навч. закл.:у 2 ч./ за ред. А.А. Мазаракі. – К.:Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2014. – Ч.1. -564с.
22. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності: навч. посіб./ за ред. А.А. Мазаракі. – К.:Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2012. -824с.
23. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>
24. Окландер М.А. Контури економічної логістики./М.А. Окландер - К.: Наукова думка, 2000. – 174 с.
25. Офіційний сайт компанії Лореаль Україна// Результати за 2018 рік -

[Електронний ресурс] - www.loreal.ua/ru/media/finansovi-pres-relizi/rezultaty-za-2018-god-6181.htm

26. Офіційний курс валют - [Електронний ресурс] - <https://index.minfin.com.ua/exchange/archive/nbu/curr/2018-12-31/>

27. Панько С.В. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності: зб. наук. ст. студ./відп. ред.. Т.М. Мельник. – Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2019. – Ч.2. – 232-237с.

28. Сивак Р.Б. Методика дослідження логістичної діяльності підприємства на ринках збуту // Тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції «Розвиток менеджменту в Україні: реалії, проблеми, перспективи» - Житомир: ЖДТУ, 2004, С.96-97.

29. Структурна переорієнтація зовнішньої торгівлі у системі факторів економічного зростання: монографія/ А.А. Мазаракі, Т.М. Мельник, В.В. Юхименко та ін.; за ред. А.А. Мазаракі. – К.:Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2011.– 652 с.

30. FM LOGISTIC CELEBRATES 20 YEARS IN POLAND - [electronic resource] - www.fmlogistic.com/eng-gb/Media/News/FM-LOGISTIC-CELEBRATES-20-YEARS-IN-POLAND

31. FMLOGISTIC - [electronic resource] - <http://www.fmlogistic.com/eng-gb/Our-group>

32. <https://www.google.com/maps/dir/Dudarkiv,+Киевская+область/05-870+Блоне,+Польша/@51.2531158,21.2940601,6z/am=t/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x40d4e75013cb386d:0x445018fbbe38e0ca!2m2!1d30.9451739!2d50.4472792!1m5!1m1!1s0x47194c38d911968b:0xec82b419a3ba61a6!2m2!1d20.6169567!2d52.1985472?hl=ru>

ДОДАТКИ

Додаток А

Порівняльні характеристики різних видів транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки	Сфера застосування
Залізничний	Велика пропускна спроможність. Регулярність перевезень. Оптимальне співвідношення рівня тарифів та швидкості доставки	Необхідність технічного оновлення	Практично необмежена, внутрішньоконтинентальні перевезення
Морський	Можливість перевезення великих обсягів товарів, оптимальне співвідношення рівня тарифів та швидкості доставки	Можливість використання лише у поєднанні з залізничним та авто-транспортом	Практично необмежена, внутрішньоконтинентальні та міжконтинентальні перевезення
Внутрішній водний	Дешевий вид транспорту	Невелика швидкість, територіально обмежений, в значній мірі обмежується сезонністю його роботи в ряді країн	Практично необмежена, внутрішньоконтинентальні перевезення. Значний потенціал для перевезення зернових
Автомобільний	Можливість доставки без пере завантаження «від дверей до дверей», висока варіативність схем та маршрутів	Дорогий вид транспорту, низька якість шляхів	Найчастіше на відстані до 1000 км Практично необмежена, внутрішньоконтинентальні перевезення
Повітряний	Найшвидший спосіб доставки, безпечність транспортування	Дуже дорогий вид транспорту	внутрішньоконтинентальні та міжконтинентальні перевезення
Трубопровідний	Відносно дешевий	Обмеженість видів вантажу тільки великі партії товарів	транспортування нафтопродуктів, газу
лінії електропередачі	Відносно дешевий	унікальність вантажу	транспортування електричної енергії

Додаток Б

МІЖНАРОДНІ ПОРІВНЯННЯ З КРАЇНАМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Перевезення вантажів залізничним транспортом (тис. т.)

	2000 р.	2005 р.	2010 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.
Україна	357382	450277	432897	457455	443601	386276	349995	343433
Австрія	80819	101829	107670	100452	95951	98281	97642	99784
Бельгія	61279	60976	...	...	...	...	...	...
Болгарія	21082	20298	12939	12470	13539	13691	14719	14226
Велика Британія	95400	...	...	...	117838	108531	96821	78549
Греція	3192	3058	...	...	...	...	1404	...
Данія	7874	7529	...	...	...	...	...	9239
Естонія	63861	68187	46705	44725	43682	36290	28026	25363
Ірландія	2707	...	568	567	589	578	540	581
Іспанія	25807	25520	21578	25796	24949	28436	28959	...
Італія	79636	68676	42348	88505	87960	90862	92273	92249
Кіпр	—	—	—	—	—	—	—	—
Латвія	36413	54861	49164	60601	55831	57039	55645	47819
Литва	30712	49287	48061	49377	48028	49000	48053	47651
Люксембург	18318	...	7125	...	...	...	...	...
Мальта	—	—	—	—	—	—	—	—
Нідерланди	28063	29335	35536	...	38927	39367	41721	42615
Німеччина	282861	321343	...	366204	373738	365003	...	...
Польща	185334	269553	234568	230878	232596	227820	224320	222523
Португалія	9046	...	10094	9701	9291	10304	11122	10420
Румунія	71461	69175	52932	55755	50348	50739	55307	...
Словаччина	54177	49310	44327	42599	48401	50997	47358	50727
Словенія	13667	16344	15600	15828	17156	17989	17832	18596
Угорщина	49625	48706	45794	46884	49085	50593	50333	50047
Фінляндія	40501	40722	35795	35267	36433	37008	33392	36161
Франція	141941	107532	85045	87539	92712	90826	95545	89107
Хорватія	11053	14333	12203	11088	10661	10389	9939	9985
Чехія	98255	85613	82900	82968	83957	91564	97280	98034
Швеція	28666	63198	68329	65789	67047	68035	64999	67479

Продовження додатку Б

Перевезення вантажів автомобільним транспортом (тис. т.)

	2000 р.	2005 р.	2010 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.
Україна	938916	1120715	1168219	1259698	1260768	1131313	1020604	1085663
Австрія	277048	288163	330988	333912	325428	349488	350992	376326
Бельгія	411623	337863	296149	291343	300563	299423	263991	256529
Болгарія	121570	141812	130013	140376	160267	153262	161806	147136
Велика Британія	1660248	1831000	1566016	1672620	1551740	...	1717411	1964743
Греція	...	...	...	...	...	...	...	...
Данія	223764	206464	...	...	...	...	...	183438
Естонія	25514	29867	27294	31324	31083	27346	28154	34585
Ірландія	194135	303866	125865	108078	108831	112499	118059	141669
Іспанія	945443	2210644	1566705	1239140	1124833	1184866	1258749	1285612
Італія	1205117	1508702	1527762	1121313	1023872	963056	957005	901518
Кіпр	...	53726	32233	22932	16122	14585	14402	19682
Латвія	32911	53529	46809	52621	60610	62239	62569	63389
Литва	45013	55334	44716	48428	52346	57591	58601	63571
Люксембург	36583	...	60437	54501	...	...	...	...
Мальта	...	...	...	...	...	...	...	...
Нідерланди	584595	678842	657702	631705	642050	639692	641440	657402
Німеччина	3005104	2764983	2734098	2891308	2938189	3052072	...	...
Польща	1083071	863396	1216083	1245053	1300608	1300382	1264960	1313657
Португалія	112529	...	217915	147473	147304	145990	154832	148626
Румунія	262943	306994	174551	188415	191486	190932	198638	...
Словаччина	188901	195405	143071	132074	128855	142622	147275	156279
Словенія	57910	82750	81026	62759	65340	74143	70513	75052
Угорщина	261019	197727	199848	165514	169211	193112	198743	197762
Фінляндія	421674	399688	368410	299352	274613	280099	271882	278941
Франція	1923842	2059069	2015327	2008225	2001417	1918321	1797053	...
Хорватія	45221	58886	74967	65439	67500	66146	66491	72503
Чехія	414725	461144	355911	339314	351517	386243	438906	431889
Швеція	329203	354946	332075	294925	281129	381200	422865	433468

