

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ
імені ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»**

ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА МАРКЕТИНГУ

КАФЕДРА МЕНЕДЖМЕНТУ

«На правах рукопису»
УДК _____

До захисту допущено:

Завідувачка кафедри

_____ Вікторія ДЕРГАЧОВА

« 13 » _____ грудня _____ 2021 р.

МАГІСТЕРСЬКА ДИСЕРТАЦІЯ

**на здобуття ступеня магістра
за освітньо-професійною програмою**

«Логістика»

спеціальності 073 Менеджмент

**на тему: «Підвищення ефективності транспортно-експедиційних
послуг підприємства (на прикладі ТОВ «ЮТ СЕРВІС»»)**

Виконала (в):

студентка 2-го курсу, групи УЛ-01мп
НАЗАРУК Юлія Анатоліївна _____

Наукова керівниця:

д.е.н., доц. кафедри менеджменту,
ДУНСЬКА Алла Рашидівна _____

Рецензент:

завідувач кафедри промислового маркетингу,
доц. Язвінська Н.В. _____

*Засвідчую, що у цій магістерській дисертації немає
запозичень з праць інших авторів без відповідних
посилань*

Студентка _____

Київ – 2021 року

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ
імені ІГОРЯ СІКОРСЬКОГО»**

**ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА МАРКЕТИНГУ
КАФЕДРА МЕНЕДЖМЕНТУ**

Рівень вищої освіти – другий (магістерський)

Спеціальність – 073 Менеджмент

Освітньо-професійна програма «Менеджмент і бізнес-адміністрування»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувачка кафедри

_____ Вікторія ДЕРГАЧОВА

« 04 » грудня 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на магістерську дисертацію студентці

НАЗАРУК ЮЛІЇ АНАТОЛІВНИ

- 1. Тема дисертації** «Підвищення ефективності транспортно-експедиційних послуг підприємства (на прикладі ТОВ «ІУТ СЕРВІС»)), наукова керівниця дисертації Дунська Алла Рашидівна, д.е.н., доц., затвердені наказом по університету від 10.11.2021 року № 3710-с.
- 2. Строк подання студентом дисертації** 30 листопада 2021 року.
- 3. Об'єкт дослідження:** транспортно-експедиційна діяльність підприємства.
- 4. Предмет дослідження:** принципи, методи і інструменти підвищення ефективності транспортно-експедиційної діяльності підприємства.

5. Перелік завдань, які потрібно розробити:

а) теоретико-методологічна частина:

- розглянути сутність та особливості діяльності транспортно-експедиційних підприємств;
- визначити показники ефективності діяльності транспортно-експедиційних підприємств;
- узагальнити ризики діяльності транспортно-експедиційних підприємств;

б) дослідницько-аналітична частина:

- проаналізувати загальну характеристику підприємства ТОВ «ЮТ СЕРВІС»;
- охарактеризувати галузь транспортно-експедиторських послуг в Україні;
- провести оцінку показників логістичної та результати фінансової діяльності ТОВ «ЮТ СЕРВІС»;

в) проектно-рекомендаційна частина:

- описати програми з удосконалення управління логістичною діяльністю підприємства ТОВ «ЮТ СЕРВІС»;
- розробити програму раціоналізації використання рухомого складу перевізників-партнерів ТОВ «ЮТ СЕРВІС» на прикладі доставки продукції клієнта замовника;
- розробити рекомендації до організації формування маршрутів перевезень компанії ТОВ «ЮТ СЕРВІС».

6. Перелік ілюстративного матеріалу

- 1) правило 7г логістики;
- 2) класифікація суб'єктів ТЕД;
- 3) класифікація послуг транспортно-експедиційного обслуговування;
- 4) процес транспортного експедирування;
- 5) фактори, що впливають на ефективність транспортно-експедиційної діяльності;
- 6) основні принципи діяльності транспортно-експедиторського підприємства;
- 7) згруповані показники оцінки ефективності транспортно-експедиторських послуг;
- 8) організаційна структура підприємства;
- 9) динаміка середньомісячних роздрібних цін на дизельне паливо;
- 10) динаміка зміни міжнародних вантажоперевезень;
- 11) структура ринку логістичних послуг України
- 12) динаміка показників логістичної діяльності ТОВ «ЮТ СЕРВІС»;
- 13) схема відстаней між складом компанії-замовника та іншими підприємствами;
- 14) схема найкоротших відстаней;
- 15) маршрут I;
- 16) маршрут II;
- 17) розрахунок маршруту машини 5т;
- 18) маршрут 5ти-тонника;
- 19) маршрутний лист 5ти-тонника;
- 20) розрахунок маршруту машини 3т;
- 21) маршрут автомобіля 3т;
- 22) маршрутний лист машини 3т;
- 23) витрати на транспортування для автомобілів;
- 24) зведений звіт по двох маршрутах.

7. Орієнтований перелік публікацій за напрямом роботи:

1) Тези «Актуальність заснування та розвитку транспортно-експедиційних підприємств» у збірнику тез II Міжнародної науково-практичної конференції «Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи»;

2) Стаття «Актуальність діяльності транспортно-експедиційних підприємств та аутсорсингу логістичних послуг» на офіційному веб-сайті Міжнародного електронного наукового журналу "Наука Онлайн".

8. Дата видачі завдання: 04 грудня 2020 року.

9. Календарний план

<i>№ з/п</i>	<i>Назва етапів виконання магістерської дисертації</i>	<i>Строк виконання етапів магістерської дисертації</i>	<i>Примітка</i>
1.	Збір необхідної інформації, вивчення та аналіз літературних та періодичних джерел з обраної тематики	04.12.2020 – 01.01.2021	
2.	Дослідження теоретико-методичних засад формування логістичних систем транспортно-експедиційного підприємства	02.01.2021 – 01.04.2021	
3.	Аналіз діяльності ТОВ «ЮТ Сервіс» на предмет виявлення можливостей впровадження логістичної системи	02.04.2021 – 15.04.2021	
4.	Аналіз зовнішнього середовища підприємства	16.04.2021 – 30.04.2021	
5.	Оцінка логістичної та фінансової діяльності підприємства	01.05.2021 – 01.06.2021	
6.	Виявлення та обґрунтування головних проблем на підприємстві	02.06.2021 – 30.08.2021	
7.	Формування системи маршрутизації підприємства та програми її впровадження для ТОВ «ЮТ Сервіс»	01.09.2021 – 15.10.2021 .	
8.	Оформлення магістерської дисертації	01.11.2021 – 29.11.2021	

Студентка

Юлія НАЗАРУК

Наукова керівниця

Алла ДУНСЬКА

РЕФЕРАТ

Магістерська дисертація на тему: «Підвищення ефективності транспортно-експедиційних послуг підприємства (на прикладі ТОВ «ЮТ СЕРВІС»))» містить 114 сторінок, 15 таблиць, 24 рисунки, 4 додатки. Перелік посилань нараховує 37 найменування.

Актуальність магістерської роботи обумовлена швидким розвитком транспортної сфери та транспортно-експедиційних підприємств, а також результатом, який був досягнуто за рахунок вдосконалення діяльності підприємства.

Магістерська робота на здобуття ступеня магістра була виконана в Національному технічному університеті України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» відповідно до планів наукових досліджень кафедри менеджменту за темою НДР 0117U005641 «Удосконалення процесів управління логістичними системами українських підприємств в умовах інтеграції у світову економіку», 2018-2022 рр. (Факультет менеджменту та маркетингу, кафедра менеджменту підприємств, науковий керівник – к.е.н., доц. Луценко І. С., відповідальний виконавець НДР – к.е.н., доц. Мохонько Г. А.). Реєстраційна картка НДР в УкрІНТЕІ (пошук за реєстраційним номером НДР 0117U005641): <http://nddkr.ukrintei.ua/>.

Метою магістерської роботи є дослідження та поглиблення теоретичних знань з управління діяльністю транспортно-експедиторської компанії, а також розкриття практичних аспектів щодо підвищення ефективності діяльності компанії.

Поставлена мета дослідження є обумовлена вирішенням наступних завдань:

- розглянути суть та основні засади щодо управління діяльністю транспортно-експедиторського підприємства;
- здійснити аналіз стану транспортно-експедиційної галузі;
- провести оцінку ефективності управління транспортно-експедиторської діяль ТОВ «ЮТ Сервіс» та запропонувати шляхи удосконалення.

Об'єктом дослідження є транспортно-експедиційної діяльність підприємства.

Предметом дослідження – принципи, методи і інструменти підвищення ефективності транспортно-експедиційної діяльності підприємства..

Під час виконання магістерської дисертації було використано наступні методи дослідження: економіко-математичний, порівняння, графічний, системний підхід, методи економічного та статистичного аналізу, групування.

Наукова новизна дослідження магістерської дисертації полягає в наступному:

- поглиблено вивчено теоретичні засади щодо управління діяльністю транспортно-експедиційної компанії;
- виявлено та систематизовано проблему управління витратами та недоотримання прибутків ефективності методів управління транспортно-експедиторського підприємства;
- запропоновано нові сучасні рішення щодо організації роботи компанії.

Результатами виконання магістерської дисертації на отримання ступня магістра можна дійти до висновків, що розроблена методика застосування транспортних задач для застосування з постійними замовниками може сприяти підвищенню ефективності діяльності компанії, зниженню витрат за рахунок надання кращих рішень для клієнтів щодо доставки різних вантажів.

Апробація результатів представлена у:

1) Тези «Актуальність заснування та розвитку транспортно-експедиційних підприємств» у збірнику тез II Міжнародної науково-практичної конференції «Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи»;

2) Стаття «Актуальність діяльності транспортно-експедиційних підприємств та аутсорсингу логістичних послуг» на офіційному веб-сайті Міжнародного електронного наукового журналу "Наука Онлайн".

Ключові слова: транспортно-експедиційне підприємство; логістика; витрати; ефективність транспортно-експедиторської діяльності.

ABSTRACT

The master's dissertation on the topic: "Improving the efficiency of transport and forwarding services of the enterprise (on the example of " UT SERVICE ") contains 114 pages, 15 tables, 24 figures, 4 appendices. The list of links includes 37 items.

The urgency of the master's work is due to the rapid development of the transport sector and freight forwarding companies, as well as the result achieved by improving the activities of the company.

The master's thesis for the master's degree was performed at the National Technical University of Ukraine "Kyiv Polytechnic Institute named after Igor Sikorsky" in accordance with the research plans of the Department of Management on R & D 0117U005641 "Improving logistics management processes of Ukrainian enterprises in the world economy", 2018- 2022 (Faculty of Management and Marketing, Department of Enterprise Management, Scientific adviser - Ph.D., Assoc. Prof. Lutsenko IS, responsible executor of research - Ph.D., Assoc. Prof. Mokhonko GA) . GDR registration card in UkrINTEI (search by GDR registration number 0117U005641): <http://nddkr.ukrintei.ua/>.

The purpose of the master's thesis is to research and deepen theoretical knowledge on the management of the freight forwarding company, as well as the disclosure of practical aspects of improving the efficiency of the company.

The purpose of the study is due to the solution of the following tasks:

- consider the essence and basic principles of managing the activities of the freight forwarding company;

- to analyze the state of the transport and forwarding industry;

- to evaluate the effectiveness of the management of transport and forwarding activities of UT Service LLC and suggest ways to improve.

The object of research is the transport and forwarding activities of the enterprise.

The subject of research - the principles, methods and tools to improve the efficiency of transport and forwarding activities of the enterprise ..

During the master's dissertation the following research methods were used: economic-mathematical, comparison, graphic, systematic approach, methods of economic and statistical analysis, grouping.

The scientific novelty of the master's thesis research is as follows:

- in-depth theoretical principles for managing the activities of the freight forwarding company;

- the problem of cost management and loss of profits of efficiency of methods of management of the transport-forwarding enterprise is revealed and systematized;

- proposed new modern solutions for the organization of the company.

The results of the master's dissertation for a master's degree can lead to the conclusion that the developed methodology of transport tasks for use with regular customers can help increase the efficiency of the company, reduce costs by providing better solutions for customers to deliver different goods.

Approbation of results is presented in:

- 1) Abstracts "Relevance of the establishment and development of freight forwarding companies" in the collection of abstracts of the II International Scientific and Practical Conference "Business, Innovation, Management: Problems and Prospects";

- 2) Article "Relevance of transport and forwarding companies and outsourcing of logistics services" on the official website of the International Electronic Scientific Journal "Science Online".

Keywords: freight forwarding company; logistics; costs; efficiency of transport and forwarding activities.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	9
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.....	13
1.1. Сутність та особливості діяльності транспортно-експедиційних підприємств.....	13
1.2. Показники ефективності діяльності транспортно-експедиційних підприємств.....	31
1.3. Ризики діяльності транспортно-експедиційних підприємств.....	39
Висновок розділу 1.....	47
РОЗДІЛ 2 АНАЛІТИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ЮТ СЕРВІС».....	49
2.1. Загальна характеристика підприємства ТОВ «ЮТ СЕРВІС».....	49
2.2 Характеристика галузі транспортно-експедиторських послуг в Україні.....	59
2.3. Оцінка показників логістичної та результати фінансової діяльності підприємства.....	66
Висновок до розділу 2.....	71
РОЗДІЛ 3 РОЗРОБКА РЕКОМЕНДАЦІЙНИХ ЗАХОДІВ ДЛЯ УДОСКОНАЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ЮТ СЕРВІС».....	73
3.1 Проблеми на ринку транспортно-експедиційних компаній.....	73
3.2 Раціоналізація використання рухомого складу перевізників-партнерів ТОВ «ЮТ СЕРВІС» для доставки продукції.....	76
3.3. Рекомендації до формування маршрутів перевезень ТОВ «ЮТ СЕРВІС»..	86
Висновки до розділу 3.....	93
ВИСНОВОК.....	95
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	98
ДОДАТКИ.....	102

ВСТУП

У випадку глобалізації сучасної економіки, підвищення ефективності доставки вантажів входить в основні пріоритетні напрями скорочення витрат промислових організацій торгівлі і сфери послуг. Саме це є головною причиною того, що останнім часом явно намітилася тенденція відділення транспортно-експедиційної діяльності у самостійну галузь транспортного комплексу.

Актуальність теми магістерської роботи полягає в тому, що одним з основних факторів успішного функціонування всіх виробничих підприємств, торгових компаній та компаній сфери послуг у сучасній економіці є скорочення витрат, пов'язаних саме із процесом транспортуванням вантажів. Це обставина визначила гостру необхідність виявлення діяльності транспортно-експедиційних організацій як невід'ємної частини транспортно-логістичної системи.

Одне з основних завдань транспортно-експедиційної діяльності в сучасних умовах - це пошук найбільш ефективного для замовника варіанта доставки вантажу на одному або кількох видів транспорту. Як основне завдання функціонування транспортно-експедиційних організацій найбільш оптимального для потенційного замовника варіанта доставки вантажу на одному або більше видах транспорту на основі транспортного договору експедиції, забезпечення безпеки вантажу, а також надання комплексу додаткових транспортно-експедиційних послуг.

Одним із завдань комерційної діяльності є фізичний розподіл. Привабливість комерційного товару у меншому ступені залежить від вигідності цін та якості, ніж від швидкості доставки до споживача чи торгового посередника. Така увага до фактору швидкості пояснюється тим, що зупинка виробництва або неготовність товару до продажу коштує досить дорого. Але скорочення часу постачання, а значить і зниження деяких витрат виробництва та товарообігу призводять до підвищення витрат на складування та організацію

найбільш раціональних схем транспортування. У деяких галузях конкуренція настільки сильна, що навіть мізерне підвищення звичайного часу постачання призводить до серйозних втрат у збуті.

Дуже часто висока готовність до постачання визначається макроекономічною необхідністю. Наприклад, обґрунтованими є постійна необмежена готовність до постачання вантажів для підприємств комунального та енергетичного господарства, лікарень, транспорту та визначені державою обсяги товарних запасів нафтових компаній або обов'язкові запаси продуктів харчування.

Для приватного малого та середнього підприємництва даний елемент сервісу, супутнього товару, також дуже важливий. Недостатня швидкість і низька якість транспортування можуть призвести до разових зривів поставок, а потім втрати значної частки ринку.

У нашій країні транспортно-експедиційна діяльність розглядалася як розширення сфери діяльності перевізника та була жорстко прив'язана до певного виду транспорту. Термін «експедитор» частіше асоціювався не з організатором перевезень, а з працівником, який супроводжує вантаж.

Таким чином, актуальність теми дослідження обумовлена потребою підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційних організацій у сучасних економічних умовах.

Магістерська робота на здобуття ступеня магістра була виконана в Національному технічному університеті України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» відповідно до планів наукових досліджень кафедри менеджменту за темою НДР 0117U005641 «Удосконалення процесів управління логістичними системами українських підприємств в умовах інтеграції у світову економіку», 2018-2022 рр. (*Факультет менеджменту та маркетингу, кафедра менеджменту підприємств, науковий керівник – к.е.н., доц. Луценко І. С., відповідальний виконавець НДР – к.е.н., доц. Мохонько Г. А.*). Реєстраційна картка НДР в УкрІНТЕІ (пошук за реєстраційним номером НДР 0117U005641): <http://nddkr.ukrintei.ua/> .

Метою магістерської роботи є розробка заходів щодо підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційного підприємства ТОВ "ЮТ Сервіс".

Відповідно до зазначеної мети виділено такі завдання проведення дослідження:

- розглянути теоретичні засади підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційних організацій;
- проаналізувати ефективність діяльності транспортно-експедиційної організації ТОВ «ЮТ Сервіс»;
- розробити заходи щодо підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційної організації ТОВ «ЮТ Сервіс»;
- розрахувати економічний ефект від впровадження комплексу заходів.

Об'єктом проведення дослідження є діяльність транспортно-експедиційного підприємства.

Предмет дослідження – сукупність організаційно-економічних відносин щодо ефективності діяльності транспортно-експедиційної організації.

База дослідження – товариство з обмеженою відповідальністю ТОВ «ЮТ Сервіс».

Під час виконання магістерської дисертації було застосовано сукупність загальних наукових методів, а саме математичний аналіз, графічне моделювання, системних підхід, оцінка. Для аналізу була дана наступна інформація: бухгалтерська звітність та матеріали фахівців галузі логістики, які розміщені в електронних та паперових джерелах.

Практична значимість роботи полягає у можливості практичного використання одержаних результатів у діяльності транспортно-експедиційних організацій, що дозволить подібним організаціям ефективніше функціонувати у сучасній економіці.

Наукова новизна проведеного дослідження полягає в наступному:

- було виявлено головні особливості в управлінні та функціонуванні транспортно-експедиційною компанією;

- було виявлено проблеми в діяльності компанії;
- було розроблено та запропоновано конкретні заходи щодо раціоналізації та удосконалення роботи обраної компанії.

Обґрунтовані та запропоновані заходи з покращення діяльності транспортно-експедиційного підприємства дають дійти до наступних висновків: запровадження запропонованих рекомендацій та програми дасть можливість підвищити ефективність діяльності компанії, покращити показники конкурентоспроможності, підвищити якість наданих послуг та сервісу, знизити витрати компанії.

Дана робота може становити інтерес для керівників організацій, діяльність яких пов'язана із логістикою.

Апробація результатів представлена у:

3) Тези «Актуальність заснування та розвитку транспортно-експедиційних підприємств» у збірнику тез II Міжнародної науково-практичної конференції «Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи»;

4) Стаття «Актуальність діяльності транспортно-експедиційних підприємств та аутсорсингу логістичних послуг» на офіційному веб-сайті Міжнародного електронного наукового журналу "Наука Онлайн".

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО- ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Сутність та особливості діяльності транспортно-експедиційних підприємств

Транспортна логістика – це є одна з основних складових науки про управління інформаційними та матеріальними потоками в процесі руху товарів. У процесі вантажоперевезень транспортна логістика відіграє найважливішу роль. Основними завданнями транспортної логістики є розробка та ефективне застосування оптимальних схем доставки вантажів. Транспортна логістика складається з множини етапів, за кожен з яких відповідає певний спеціаліст.

Починаючи з 1980-х транспорт почав зростати разом з виробництвом, яке обслуговувалося, перетворюючи його на ланку єдиної виробничо-транспортно-розподільчої системи. Абсолютно новий підхід до перевезення, як ключової частини логістичного ланцюга, привів до гострої необхідності розглядати транспортну частину у різних аспектах діяльності компаній. За умов адміністративної системи в нашій країні, відсутності сильної конкуренції та особливих ринкових відносин більшість транспортних компаній здійснювали лише перевізні операції, не думаючи про надання комплексу всіх необхідних послуг.

Формування ринку транспортних послуг, нові економічні умови, загострення та в принципі виникнення самого поняття конкуренції між транспортно-експедиційними компаніями несуть в собі активне вивчення міжнародного досвіду в сфері функціонування транспортних послуг в країнах з ринковою економікою.

Загалом поняття «транспортна послуга» найбільш часто нині використовується в практиці організування та планування транспортно-експедиційної роботи. У сучасних уявленнях до всіх видів праці відносять:

- ті, які не мають прямого відношення до зміни форм матерії та явищ природи;

- ті, що передбачають вироблення специфічної споживчої вартість, яка в принципі є результатом суспільно корисної діяльності в різних галузях державного управління.

До послуг належать ті види праці, які не втілені у відокремлений продукт праці (наприклад, транспорт, зв'язок). Особливості діяльності з надання послуг зводяться до наступних положень:

- послуги не можуть існувати поза процесом їх надання (тобто вони не можуть бути «накопичені»);

- продаж послуг — це фактично продаж самого процесу праці, тому якість послуги визначається якістю процесу праці;

- послуги представляють конкретну споживчу вартість лише в певний час, у певному місці або в певному напрямку (тобто «тут і зараз»), що суттєво обмежує можливість їх альтернативної заміни на ринку послуг;

- транспортні послуги відносять до послуг, які передують та/або припиняють процес матеріального виробництва.

Транспортна логістика – це ціла система з організації доставки, а саме переміщення будь-яких матеріальних предметів, речей точки А в точку Б, яка мусить відповідати правилу 7R логістики (рис. 1.1): right product — потрібний товар, right quality - необхідної якості, right quantity - у необхідній кількості, right time - у потрібний час, right place - у потрібне місце, right customer - потрібному споживачеві, right cost - з потрібним рівнем витрат. Процес доставки вантажу здійснює ціла команда людей: менеджери, покувальники, вантажники, водії, перевізники, експедитори, спеціалісти з оформлення необхідної документації тощо.

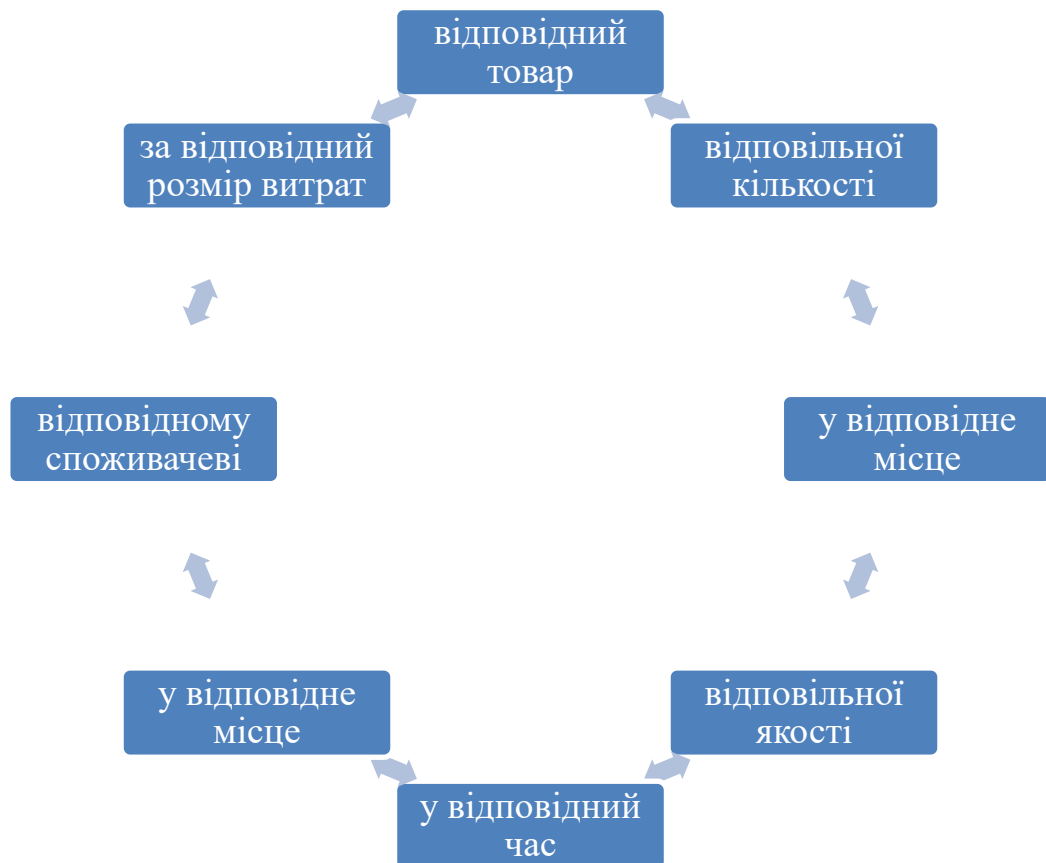


Рис. 1.1. Правило 7R логістики

Джерело: [3]

До головних завдань транспортної логістики належать наступні:

- створення транспортних систем, в тому числі створення транспортних коридорів і транспортних ланцюгів поставок;
- забезпечення технологічного єдиного транспортно-складського процесу;
- спільне планування транспортного процесу зі складським і виробничим процесами;
- вибір відповідного виду транспортного засобу;
- вибір необхідного типу транспортного засобу;
- визначення раціональних маршрутів доставки тощо.

Транспортно-експедиційне обслуговування – це діяльність менеджерів експедиторів щодо планування, організації та доставки товару з місця їх виробництва та до місця потреби та за необхідності надання додаткових послуг щодо підготовки до відправки та перевезення.

Розглядаючи ринок транспортно експедиційних послуг, необхідно виділити його основні суб'єкти. Класифікація суб'єктів ТЕД представлена рис. 1.2. Всі суб'єкти ТЕД можна з деяким ступенем умовності поділити на три основні групи: державні органи, споживчі послуги та організації, які надають послуги у процесі доставки вантажу.



Рис. 1.2. Класифікація суб'єктів ТЕД

Джерело: складено автором на основі джерела [10]

Досліджуючи сутність діяльності транспортно-експедиційних підприємств, необхідно виділити належну увагу транспорту, адже це одна з найважливіших галузей матеріального виробництва, що здійснює сам процес перевезення вантажів.

Загалом будь-яке перевезення може відбуватись наземним, повітряним або водним видом транспорту.

До категорії наземного транспорту належать автомобільний, залізничний та трубопровідний транспорт. Іноді в межах наземного транспорту підрозділ вводять у підземний транспорт (наприклад, метро, підземні трубопроводи), наземний і надземний транспорт (кабельний залізничні, надземні трубопроводи).

В категорії водного транспорту зазвичай розрізняють внутрішній транспорт водний транспорт (річки, озера, водні канали) і морський транспорт. Морський транспорт підлягає далі поділяються за діапазоном своєї діяльності на близькі (морські) і дальні (море, океан).

Повітряні перевезення найчастіше здійснюються літаками.

Часто застосовується поділ за типом/категорією вантажу, що перевозиться. Це дозволяє розрізнити стандартні матеріали для перевезення звичайним транспортом та вантаж, який необхідно транспортувати спеціальним. Окрім того, це також дозволяє розрізнити більш детальну класифікацію, пов'язану зі специфікою вантажу, яка включає, наприклад: продукти харчування, меблі, будівельні матеріали тощо.

До інших критеріїв під час вибору необхідного вантажного транспорту належать: розмір вантажу (перевезення стандартні та негабаритні вантажі), безпеку вантажів (перевезення стандартних та небезпечних вантажів/матеріалів).

Діапазон діяльності та відстань транспортування – цей критерій класифікує транспорт на внутрішній (на місці) транспорт, і зовнішній. Критерій дозволяє розрізнити на регіональний, загальнодержавний та міжнародний транспорт.

Класифікація транспорту є питанням довільним, тому його можна розділити за критеріями, які відображено в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Класифікація транспорту

Ознака	Опис
1. щодо форми власності	<ul style="list-style-type: none"> • приватні • державна власність • кооперативна власність • комунальні
3. щодо середовища, де воно відбувається	<ul style="list-style-type: none"> • наземний транспорт • повітряний транспорт • водний транспорт • трубопровідний
2. щодо відстані руху	<ul style="list-style-type: none"> • міжнародний • загальнодержавні: державні, регіональні, між становими та місцеві
4. щодо типу відвантажувального об'єкта	<ul style="list-style-type: none"> • вантажні перевезення • пасажирські перевезення
5. щодо регулярності:	<ul style="list-style-type: none"> • регулярні • нерегулярні

Джерело: [11]

Загалом процес доставки товарів є процесом виконання низки робіт, операцій і послуг, комплекс яких забезпечує ефективне розподілення товарів. Головною умовою ефективного функціонування торгових підприємств є організація транспортних перевезень, зберігання товарів. В умовах ринкової економіки успіх багато в чому залежить від стабільної та ефективної роботи транспортної системи. Це перш за все:

- 1) ритмічність, безперебійність, надійність і висока швидкість доставки товарів регулярно;
- 2) дотримання термінів доставки товарів без втрат;
- 3) збереження якості товару з мінімальними витратами на перевезення.

Транспортно-експедиційні підприємства призначені здійснювати завдання розподілу продукції. Під експедиційною послугою слід розуміти всі роботи, які є супутні процесу перевезення, в системі всіх операцій або робіт. Ці операції

включають доставку матеріалів, зберігання, упаковку та агрегування, а також перевезення будь-яким видом транспорту.

Однією із найважливіших функцій транспортної служби торгової організації є також процес самого планування перевезень для забезпечення безперервності ланцюга поставок.

Фактори, які впливають на безперервність ланцюга поставок:

- наявність товару на оптовому складі, його стан та підготовленість до перевезення;
- стан та кількість транспортних засобів;
- готовність споживача до прийому товару.

Транспортно-експедиційна діяльність базується на системі послуг, які необхідні для доставки вантажу. Класифікація послуг ТЕД представлено на рисунку 1.3.

За ознакою взаємозв'язку з основною діяльністю транспортно-експедиційні послуги ділять на перевізні та неперевізні, на вигляд споживача – на зовнішні та внутрішні. До зовнішніх відносяться транспортно-експедиційних послуг, що надаються нетранспортним організаціям, до внутрішніх – транспортні організації, що надаються.

За характером діяльності транспортно-експедиційні послуги ділять на технологічні, інформаційно-довідкові, комерційні, сервісні та організаційні.

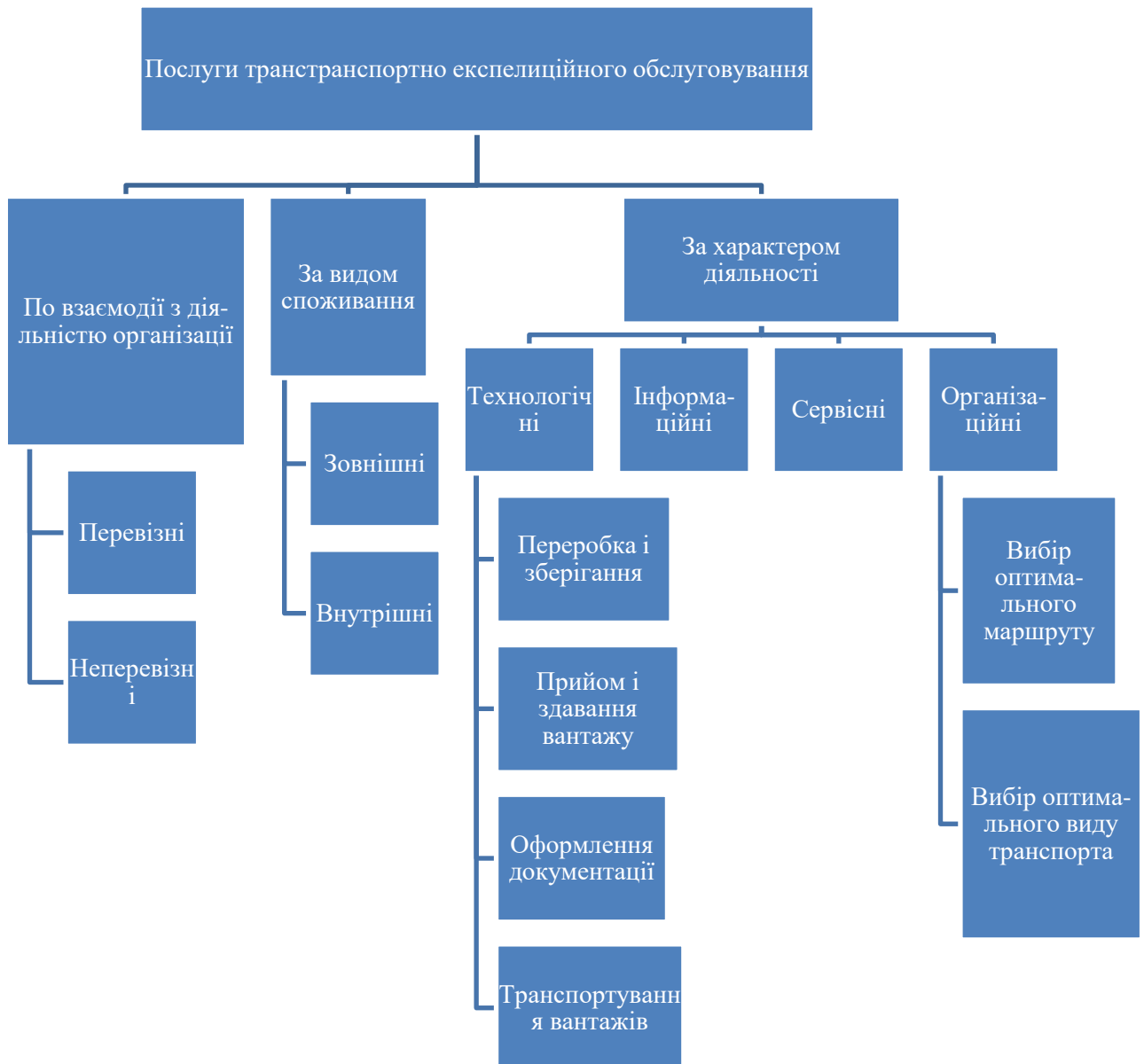


Рис. 1.3. Класифікація послуг транспортно-експедиційного обслуговування

Джерело: складено автором на основі джерела [17]

Окрім головної функції перевезення в обов'язки транспортної системи також входить аналітичний звіт перевезень, який дозволяє оперативного відстежувати зміни ситуації на ринку. Аналіз ринку викликаний вивчити і вирішувати такі питання, як:

- динаміку змін об'єму перевезень;

- «сортування» клієнтів на сезонних, постійних та різних;
- складення схем маршрутів до споживачів;
- вибір транспортних засобів для конкретних перевозок;
- групування споживачів за напрямленням, дальністю та обсягом перевозок;
- аналіз зміни самостійності перевозок (прості і поломки).

Сюди входять також сполучені операції, такі як фрахтування судів і розрахунки, розрахункові операції за зовнішньоторговими контрактами, телевізійна інформація, консультації за розрахунковими та експедиторськими операціями, митне декларування вантажів, вибір маршруту, розробка графіка руху та технічне обслуговування транспортних засобів, оформлення транспортних документів, прийом, здача вантажу, завантажо-розвантажувальні роботи, підйом чи спуск вантажів на поверхи, інформування замовника про поступлення в його адресу вантажу тощо. Ціль вище написаних операцій – є ліквідація територіального розриву між процесом виробництва і споживачем. Вони забезпечують надійну доставку вантажів від місць виробництва до місць споживання, перевезення, що забезпечує збереження їх споживчих якостей на цих місцях, де вони вимагаються, і тоді, коли вони вимагаються.

Проблема вибору оптимального варіанту транспортно-експедиційних послуг особливою гостро встає на ринку змішаної, міжміської та міжнародної доставки товарів. Перш за все в технічній ситуації, коли послуги, наприклад, перевізника або складського терміналу та потрібних покупців, але самі по собі в окремоті не представляють цінності для споживачів. І тільки експедитори, об'єднувачі цих послуг, виставляють на продаж систему послуг, яка в стані в повній мірі задовольнить реальні потреби покупця.

Саме тому для фірм, які нерегулярно займаються експортно-імпортними поставками, нерационально створювати власні служби, які займаються всією транспортною роботою:

- пропрацювання транспортних умов контракту в частині вибору найбільш оптимального маршруту перевезень та транспортних засобів;

- вивченням кон'юнктури світового транспортного "ринка";
- контролем за зберіганням і перевалкою вантажів у портах і на пограничних переходах».

Таку роботу вигідно надавати спеціальними транспортно-експедиторськими підприємствами, які можуть надати великий комплекс послуг з транспортно-експедиційного обслуговування вантажів.

Транспортно-експедиційні підприємства регулярно представляючи велику кількість вантажів користується знижкою на фрахт судів та інших транспортних засобів, що зменшує фрахтові витрати та витрати клієнтів. Таким чином компенсується вартість послуг ТЕП для експортерів та імпортерів.

Транспортне обслуговування визначається як діяльність транспортно-експедиційних підприємств, пов'язана з процесом переміщення вантажів у просторі та у часі з наданням перевізних, завантажо-розвантажувальних послуг, страхування та послуг зберігання продукції.

Експедиційне обслуговування є складовою частиною процесу руху товару від виробника до споживача та включає виконання додаткових робіт та операцій, без яких процес перевезення не може бути запущений у пункті відправлення, продовжений та завершений у пункті призначення. При експедиційному обслуговуванні надаються експедиційні, комерційно-правові та інформаційно-консультаційні послуги. Експедиційні послуги існують для того, аби забезпечити ефективний зв'язок між усіма елементами складної сучасної інфраструктури ринку. На рисунку 1.4 показано процес доставки вантажів через транспортно-експедиційне підприємство.



Рис. 1.4. Процес транспортного експедирування

Джерело: [9]

Транспортно-експедиційні підприємства можуть виступати свого роду посередниками між організаціями та підприємствами такого роду, допомагаючи здійснювати багатонаціональні компанії чи компанії, які працюють на кількох ринках, ефективну доставку та реалізацію їх продукції.

У процесі здійснення своєї виробничої діяльності у підприємства може виникнути потреба в транспортно-експедиційному обслуговуванні на наступних етапах організації їх діяльності:

- Матеріально-технічне оснащення;
- Комплектування;
- Упаковка і пакетування;
- Складування;
- Облік;
- Перевезення;
- Складські операції;
- Збут.

Матеріально-технічне забезпечення передбачає придбання обладнання та інших необхідних матеріалів для успішного виконання всіх функцій фірми. Матеріально-технічне забезпечення може здійснюватися з внутрішнього ринку та зовнішнього, у всіх випадках необхідно вивчення інфраструктури внутрішнього та зовнішнього ринків, можливостей транспорту, зв'язку,

інформації, комунікацій. Для компаній, що функціонують на будь-якому ринку, це не представляється витратним. Для багатонаціональних компаній, що діють відразу на кількох ринках, комплексні дослідження кожного з них і робота загальної концепції забезпечення будуть коштувати величезних витрат, у цей час, як експедиційне підприємство, відповідно до свого комплексного функціонування, має всю необхідну інформацію та може запропонувати найбільш ефективну, відповідну сучасним вимогам і дешеву схему закупок.

Наступний важливий комплекс робіт транспортно-експедиційних підприємств - це комплектування, упаковка та пакування. Ці операції є нерозривні, тому ефективно їх комплексне виконання одним підприємством.

Попередня упаковка грає велику роль і сильно спрощує доставку товарів. Їх компактність створює основу пакування (перетворення множини окремих невеликих упаковок в одну велику) і сучасної механізованої завантаження-розвантаження, а масова перевезення в контейнерах забезпечує економічність перевозок на дальній зростанні.

Складування – це також невід’ємна частина від доставки по багатьом причинам. Товари часто виробляються сезонно, а потребують безперервної доставки. Хорошим прикладом є зерно і готовий з нього хліб. Інші товари виготовляють цілий рік, але їх доставка необхідна лише в окремі моменти часу. Прикладом є ялинкові прикраси та феєрверки. Треті можуть бути виготовлені порціями, тому що потреба в будь-який період може бути заготовлена протягом кількох днів.

Склад існує головним чином як місце зберігання, де в безпечних умовах є товари, які не потрібні в даний момент, проте які знадобляться в майбутньому. Вони, таким чином, згладжують коливання в потребах і наявності вантажів. Ці коливання можуть бути викликані природними причинами, політичними подіями, комерційною установкою тощо. Значення складів може бути сформовано таким чином:

- Для зберігання матеріалів, темпи виробництва яких не співпадають з темпами їх витрат;

- Для зберігання готової продукції, яка не потрібна відразу ж після виготовлення;

- Для створення запасів на випадку переривів у виробництві.

Склади існують у багатьох пунктах на шляху потоків розподілу вантажів. Згідно з визначенням, даною Американською асоціацією з маркетингу, канал розподілу являє собою "структуру, сучасну з організаційних одиниць всередині компанії і не приналежних до них агентів, за допомогою яких товар виводиться на ринок".

Взаємовідношення транспортно-експедиційних фірм з обслуговуваними підприємствами оформлюються договорами, в яких встановлюються зобов'язання сторони, види, обсяги та характер виконуваних транспортно-експедиційних робіт, умови розрахунків, а також відповідальність за невиконання договірних зобов'язань.

Вигоди, які можуть отримати компанії, користуючись послугами транспортно-експедиційних підприємств:

1. Досягається подвійна мета: збільшення обсягу продажу та забезпечення більш високого рівня обслуговування споживача (визначеного, головним чином з точки зору "доступності продукції");

2. Система транспортно-експедиційних послуг, що володіє здатністю швидко реагувати на зміну ринкової ситуації, в тому числі і на зміну вимог до споживачів та може забезпечити скорочення "циклу обслуговування споживача" (час між подачею заявок і доставкою продукції) і зниження запасів у споживача. Це дає компанії серйозні переваги перед конкурентами в боротьбі за долю ринку;

3. Добре спроектована система доставки вантажів сприяє спрощенню та зміцненню зв'язків постачальників із споживачами. Це може бути досягнуто шляхом інтеграції засобів доставки продукції постачальників із засобами, пов'язаними з її отриманням у споживача;

4. Розробка більш ефективних методів "фізичного розподілу" дає істотну економію ресурсів. Її можна розповсюдити і на споживача у формі знижок з оплати за доставку продукції тощо;

5. Започаткування ефективної системи доставки вантажів дає компанії можливість більш успішно та прибутково конкурувати на віддалених ринках;

6. Розробка та впровадження ефективних систем реалізації продукції, для управління яким виділяється діяльність транспортно-експедиційного підприємства, дозволяє співробітникам, що займаються маркетингом і реалізацією продукції, концентруватися на основній для них сфері — формування та стимулювання запитів, що веде до більш успішного досягнення стратегічних цілей компанії.

Загалом план доставки вантажу повинен бути орієнтований на подолання можливих труднощів. Відомо багато типів "невизначеностей" - ризиків, за допомогою яких постійно діють транспортно-експедиційні підприємства. Як можна діяти за допомогою ризику? при транспортуванні вантажів. Ці типи ризиків можуть бути розділені на "страхований ризик" і "не страхований ризик". Це означає, що ризик оправдується, так що може бути запропоновано прийнятне визнання на той випадок, коли виникнуть форс мажорні умови.

Плани доставки вантажу мають бути економічно реалістичними, тому що перевезення через кордони може виявитися бездоганим, якщо підсумкова ціна буде неприйнятною для користувача. Вантажі повинні бути доставлені до користування не тільки в необхідних обсягах, в потрібному місці і в потрібний час, але і за відповідну ціну. Тому основною задачею доставки вантажів є економіка виконуваних операцій. Для транспортно-експедиційних підприємств, які займаються доставкою вантажів, важливо розуміти викладати перспективні плани на основі вивчення детальних вимог своїх і клієнтів.

Правила транспортно-експедиційної діяльності дають договору транспортної експедиції таке визначення: «Громадянсько-правова угода, за якою одна сторона (експедитор) за винагороду приймає він зобов'язання за дорученням і з іншого боку (клієнта) надати транспортно-експедиційні

послуги». При цьому до транспортно-експедиційних послуг ці ж правила відносять «послуги щодо організації перевезення вантажу, укладання договорів перевезення вантажу, забезпечення відправлення та отримання вантажу, а також інші послуги, пов'язані з перевезенням вантажу».

Транспортне обслуговування має на увазі не тільки власне перевезення вантажів.

Це будь-яка операція, яка не є частиною транспортного процесу, але пов'язана з його підготовкою та виконанням.

Транспортні послуги включають:

1. Перевезення вантажів;
2. Вантажно-розвантажувальні роботи (навантажувальні, розвантажувальні, перевантажувальні, внутрішньоскладські операції);
3. Зберігання товарів;
4. Підготовка транспортних засобів;
5. Надання транспортних засобів на умовах оренди (прокату);
6. Перевезення (поставка) нових та відремонтованих транспортних засобів;
7. Інші транспортні послуги.

В результаті аналізу зарубіжного та вітчизняного досвіду запропоновано наступну класифікацію транспортних послуг:

1. На основі взаємозв'язку з основним видом діяльності транспортних підприємств:
 - транспортування (у тому числі в тій чи іншій формі елемента транспортування);
 - не відвантаження;
2. За типом споживача, якому надається послуга:
 - зовнішні (надання послуг нетранспортним підприємствам і організаціям);
 - внутрішні (надання послуг іншим транспортним підприємствам і організаціям); Наприклад, внутрішньою є послуга з надання рухомого складу автомобільним транспортом

експедиторська компанія для виконання транспортних операцій;

3. За характером діяльності, пов'язаної з наданням певної послуги:

- технологічні;
- комерційний;
- інформація;
- інші послуги.

Виникнувши як елемент забезпечення у військовій сфері, матеріально-технічна діяльність з часом стала органічною складовою багатьох цивільних сфер управління, у тому числі транспорту.

Будучи по суті послугою, логістична діяльність стала невід'ємною частиною обслуговування в транспортній сфері.

Логістичні послуги базуються на таких положеннях і правилах:

- Кожна послуга є унікальною для одержувача;
- У підсумку від наданої послуги нічого не залишається, крім сприйняття інформації про її своєчасність та якість;
- Послуга (або її частина) не може бути перероблена (перероблена або модифікована для використання в тому самому місці);
- Послуги не можна заробити «про запас»;
- Послуга не підлягає «ремонту»;
- Надана послуга не може бути виконана повторно (це буде інша послуга);
- Пам'ять про добру службу швидкоплинна, погана – надовго.

Послуги, які експедитор може надавати клієнту, поділяються відображено в таблиці 1.2 :

Таблиця 1.2.

Послуги транспортно-експедиційних компаній

№	Назва	Пояснення
1.	участь у переговорах щодо укладання контрактів купівлі-продажу товарів	консультації щодо вибору маршруту, транспортних засобів, умов перевезення товарів

Продовження таблиці 1.2

2.	оформлення документів, прийом та видачу вантажів	оформлення експедиторських документів, отримання необхідних погоджень та дозволів; оформлення переадресування вантажів, оформлення комерційних актів про нестачу, надлишки, псування, пошкодження та втрату вантажу та тари
3.	розробка документів для проектних перевезень	розробка проекту перевезення великовагового та (або) великогабаритного вантажу та організації дорожнього руху при такому перевезенні
4.	організацію та виконання транспортування вантажів	отримання спеціальних дозволів на перевезення, дослідження обраного маршруту перевезення, організація подачі транспортних засобів відповідної вантажопідйомності, організація навантаження (перевантаження, вивантаження) та кріплення вантажу, вибір перевізника та укладання з ним договору перевезення
5.	завезення-вивіз вантажів	доставка при змішаних перевезеннях вантажів від складу відправника вантажу до станції (порту) і від станції (порту) до складу вантажоодержувача автомобільним транспортом
6.	вантажно-розвантажувальні та складські послуги	навантаження та вивантаження транспортних засобів, перевантаження вантажів у дорозі, сортування вантажів, їх зберігання, підріток та перевалка, комплектування дрібних партій виду вантажу, стану упаковки, маркування вантажів та їх упаковка, ремонт транспортної тари
7.	інформаційні послуги	спостереження за просуванням вантажу, повідомлення вантажоодержувача про просування вантажу, повідомлення відправника вантажу про видачу вантажу вантажоодержувачу, повідомлення про перетин вантажем державного кордону
8.	страхування вантажів	оплата страхових внесків, оформлення документів у разі настання страхового випадку
9.	підготовка та додаткове обладнання транспортних засобів	очищення вагонів, контейнерів, кузовів автомобілів, фурнітура та обладнання, необхідні для навантаження та перевезення вантажів
10.	платіжно-фінансові послуги	оформлення та оплата провізних платежів, зборів та штрафів; проведення розрахункових операцій за перевезення та перевалку вантажів з окремими станціями, портами та пристанями; проведення вантажно-розвантажувальних складських та інших робіт
11.	митне оформлення вантажів та транспортних засобів	декларування вантажів у митних органах, виконання платежів з митних зборів, оформлення декларації та супутніх документів на вантаж
12.	експедиторський супровід	супровід вантажів та документів на шляху проходження спеціально призначеною для цього особою, контроль виконання перевізником умов договору перевезення, контроль стану вантажів
13.	інші послуги	погодження технічних умов навантаження та кріплення вантажів, пошук вантажу, перемаркування вантажу, обслуговування та ремонт універсальних контейнерів, обслуговування рефрижераторних контейнерів, здавання в оренду транспортних засобів, контейнерів тощо, зберігання вантажу у складських приміщеннях експедитора

Джерело: [5]

Загалом можна сказати, що до транспортної експедиції відноситься все, що пов'язано з перевезенням вантажу, крім безпосередньо самого транспортування. Саме транспортування власне охоплюється вже договором перевезення.

Причому варто відмітити, що транспортна експедиція відрізняється комплексністю: тобто в ідеалі експедитор повинен надати вичерпну кількість послуг (або організувати їх надання) для того, щоб повністю налагодити процес доставки вантажу з пункту А в пункт Б і не змушувати клієнта вдаватися ще до будь-якої допомоги. Єдине, що така допомога може бути передбачена договором або законом. Як, наприклад, обумовлено законом «Про транспортно-експедиційну діяльність» заборона експедитору страхувати вантажі від імені клієнта (щоб уникнути ситуації, коли один і той же вантаж буде застрахований двічі).

За відсутності хоч якихось письмових домовленостей (експедитор, до речі, дані про водія та транспортний засіб отримує зазвичай усно по телефону) максимум, що можна було кваліфікувати експедитору, — це разову угоду, а така відповідальність за втрату вантажу не передбачає.

Втім, письмова форма договору транспортної експедиції — це єдина суттєва умова. Те, як саме він виглядатиме, які обов'язкові розділи та графи міститиме і чи взагалі він буде тим документом, де детально розписуються всі права, обов'язки та відповідальність сторін, законом не наказується. Тому, до речі, як укладений договір транспортної експедиції на практиці найчастіше приймається заявка від клієнта, де вказано характер вантажу, його вагу, обсяг та інші значущі властивості, пункти відправлення та призначення, дати завантаження, термін доставки тощо. Головне те, щоб вона була підписана не лише клієнтом, а й експедитором, і останній вніс до неї дані про знайдений для перевезення транспортний засіб та водія.

Отже, транспортно-експедиційна діяльність один із спеціальних видів діяльності на транспорті з організації перевезення та переміщення матеріальних потоків вантажу. Важлива роль транспортної експедиції, знання основ та специфіки цього виду діяльності формують сучасного фахівця у галузі

транспорту, готового вирішити будь-яку проблему, спираючись на методи та прийоми організації транспортно-експедиційної діяльності.

1.2. Показники ефективності діяльності транспортно-експедиційних підприємств

Підвищення ефективності виробництва продукції та послуг відображається більш сильною відповідністю потребам суспільства, у зв'язку з чим основним показником високої ефективності виробництва є саме виготовлення продукції у вираженні її якості, властивостей та основних її параметрів. Вихідним продуктом транспортно-експедиторської системи в даному випадку є саме послуга з фізичного перевезення вантажів.

Таким чином, потрібно виділити окремі фактори, що впливають на рівень ефективності існування транспортної системи в цілому. На рисунку 1.5 відображена класифікація факторів, які в найбільшій мірі впливають на ефективність транспортно-експедиційної діяльності підприємства. Дана класифікація є відображенням залежності всіх чинників та показує можливість під слідкування впливу на загальну ефективність як окремих факторів, так і всіх загалом.

В основі зміст проблеми підвищення ефективності транспортно-експедиторської діяльності підприємств полягає у тому, що кожна одиниця витрат праці, матеріальних чи фінансових витрат має наблизитися до максимально збільшеного розміру прибутку компанії.



Рис. 1.5. Фактори, що впливають на ефективність транспортно-експедиційної діяльності

. Джерело: складено автором на основі джерела [11]

Загалом визначається як кількісна, так і якісна сутність критерію з точки зору ефективності виробничо-господарської та матеріально-технічної діяльності компанії. Для визначення системи індивідуальних показників ефективності діяльності транспортно-експедиторського підприємства необхідним є дотримання основних принципів, які відображені на рисунку 1.6.



Рис. 1.6. Основні принципи діяльності транспортно-експедиторського підприємства

Джерело: складено автором на основі джерела [5]

Формування загальної характеристики ефективності транспортно-експедиційної діяльності товариства повинно включати в себе кілька груп. Сюди відносяться загальна інформація діяльності підприємства, коефіцієнти використання персоналу, показники діяльності застосування коштів.

Загалом список показників ефективності експедиційної діяльності підприємство повинно включати кілька груп. Це узагальнені показники діяльності, показники використання персоналу, показники ефективності використання фінансів тощо.

Узагальнюючі показники діяльності використаних ресурсів можуть показувати питому вартість конкретної послуги, що характеризує рівень поточної собівартості продукції. У собівартості продукції використані ресурси включаються в статтях з оплати праці, амортизації та матеріальних витрат.

Серед узагальнюючих показників ефективності діяльності підприємства розрізняють, перш за все, відносний рівень відповідності потребам ринку, який

визначається співвідношенням фактичного обсягу наданих послуг до виявленого споживчого попиту. До важливих загальних показників діяльності підприємства також належить частка збільшення обсягу послуг за рахунок посилення самої діяльності компанії.

Під час дослідження методів для оцінки ефективності діяльності компанії було виявлено те, що суть раціональності обслуговування клієнтів характеризується в контексті певного учасника дій. Тобто можуть бути використані критерії оцінки мінімуму передач вантажу та мінімуму витрат на доставку вантажу, проте на практиці ці показники можна ігнорувати, оскільки їх використання вважається недоцільним під час аналізу діяльності транспортно-експедиційних підприємств.

В теорії виділяють два основних підходи до оцінки ефективності транспортно-експедиторської діяльності – статистичний та динамічний.

Комплексний аналіз економічної ефективності транспортної роботи підприємства повинен починатись із узагальнюючих показників, які характеризуються різноспрямованістю їх динаміки. Наприклад, зниження питомого доходу в результаті зменшення обсягів перевезень є свідченням зменшення і прибутку компанії. Тобто зниження ділового доходу через скорочення трафіку свідчить про зниження ефективності дослідженої транспортної системи. У той же час це може викликати зменшення окремих витрат на доставку товарів при об'єднанні послуг.

До статистичного підходу відносяться показники рентабельності, середньорічного прибутку, періоду окупності та точки беззбитковості.

Щодо високої вартості трудових і матеріальних ресурсів, то вони в цілому відражають підвищення ефективності транспортної системи. Адже при високій прибутковості компанії – трудові та матеріальні витрати також ростуть.

Окрім того, в літературі також існують інші варіанти оцінки ефективності послуг транспортно-експедиційних підприємств, які необхідно проводити в під час організації обслуговування клієнтів з використанням критерію часу завантаження і розвантаження товару. Зазвичай вони є актуальні до

застосування під час наземного (автомобільного чи залізничного) перевезення, так як морське та авіа транспортування мають певний ряд своїх особливостей. Оцінка ефективності відбувається на підставі поточних витрат та капітальних вкладень. Такий підхід використовують на етапі планування та організації транспортного обслуговування.

Для вибору найефективнішої структури для організації транспортно-експедиційного процесу варто використовувати загально наведених витрат на поставку:

$$Z_d = \sum_{j=1}^2 \sum_{i=1}^n \left[Z_{ij}^{\text{пер}} + Z_{ij}^{\text{н-р}} + Z_{ij}^z + Z_{ij}^{\text{ео}} + E_n * (K_{ij} + m) \right], \quad (1.1)$$

де $Z_{ij}^{\text{пер}}$ – це витрати на транспортування вантажу i -м підприємством для j -го напрямку, грн;

$Z_{ij}^{\text{н-р}}$ – це витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи, грн;

Z_{ij}^z – це витрати на зберігання вантажу, грн;

$Z_{ij}^{\text{ео}}$ – це витрати на експедиторське обслуговування, грн;

E_n - галузевий нормативний коефіцієнт ефективності;

K_{ij} - сумарні вкладення в технічне обслуговування, споруди, грн;

m - вартість товарної маси, що транспортується, грн;

n - загальна кількість підприємств, що бере участь у процесі доставки вантажів;

j - напрямок руху матеріального потоку: $j = 1$ для завезення, $j = 2$ для вивезення.

Проте даний спосіб оцінки має певний недолік, а саме використання галузевого нормативного коефіцієнту. Цей коефіцієнт недоцільно використовувати для сучасних промислових підприємств, так як він не нормується. Тому є можливість того, що використання даної оцінки ефективності послуг транспортно-експедиторської компанії буде недоцільно і результат може бути неточним. Такий спосіб розрахунку є не гнучким та не враховує інші значення обсягів перевезення.

Дуже важливу роль під час оцінювання транспортно-експедиційних послуг відіграє оцінка якості процес транспортування, до якого відносяться наступні показники:

1. Ступінь задоволення потреб народного господарства в перевезення вантажів:

$$K_{r1} = \frac{Q_{\text{факт}}}{Q_{\text{заявл}}} \quad (1.2)$$

де $Q_{\text{факт}}$ – фактичний обсяг перевезень за підсумком початку року, т;

$Q_{\text{заявл}}$ – сума обсягів перевезень, які були заявлені на початку звітнього року, т;

2. Швидкість доставки вантажів - K_{r2} визначається відношеннями фактичної технічної швидкості руху рухомого складу $V_{\text{тф}}$ до нормативного значення цього показника $V_{\text{тн}}$:

$$K_{r2} = \frac{V_{\text{тф}}}{V_{\text{тн}}} \quad (1.3)$$

3. Ритмічність обслуговування замовників розраховується по кварталах, місяцях, декадах чи календарних днів:

$$K_{r3} = \frac{\sum Q_{\text{пл}} - \sum Q_{\text{нед}}}{\sum Q_{\text{пл}}} \quad (1.4)$$

де $Q_{\text{пл}}$, $Q_{\text{нед}}$ – обсяги перевезень відповідно за планом і недовиконання поставок по підприємств;

4. Комплексність виконання транспортно-експедиційних послуг:

$$K_{r4} = \frac{D_{\text{з}} V_{\text{з}}}{D_{\text{п}} V_{\text{п}}} \quad (1.5)$$

де $D_{\text{з}}$, $D_{\text{п}}$ – сума доплат відповідно за звітом та планом, грн;

$V_{\text{з}}$, $V_{\text{п}}$ – валові доходи підприємства фактичні та планові відповідно, грн.;

5. Ступінь збереження вантажів при їх транспортуванні:

$$K_{r5} = 1 - \frac{\Pi}{B} \quad (1.6)$$

де Π – сума повних і часткових втрат вантажів при їх перевезеннях на вантажному транспорті, грн;

V – сума валових доходів від вантажних перевезень, грн.

Узагальнений показник якості виконання послуг транспортно-експедиційними підприємствами можна визначити сумою кількісних оцінок по кожному окремому показнику $K_{Г1}, K_{Г2}, \dots, K_{Гn}$ n коефіцієнтів вагомості або важливості кожного з них.

Дослідження економічної ефективності роботи транспортної системи має за мету аналіз всіх груп факторів та показників, що визначають ефективність роботи досліджуваної транспортної системи, та дає змогу провести оцінку як кожного показника економічної ефективності роботи транспортної системи та в комплексі. З усіх показників економічної ефективності роботи транспортних систем найбільш повним і ґрунтовним є собівартість транспортування, оскільки комплексно включає в себе всі аспекти економічної ефективності, тобто всі показники ефективності.

Загалом вище розглянуті показники оцінки ефективності діяльності транспортно-експедиторських послуг можна згрупувати за такими ознаками, як за видом учасника, що приймає рішення, за типом поточного завдання та забезпеченість інформацією. Більш детально схема відображена на рисунку 1.6.



Рис. 1.7. Згруповані показники оцінки ефективності транспортно-експедиторських послуг

Джерело: складено автором на основі джерела [9]

Досить популярним шляхом розвитку діяльності транспортно-експедиційних підприємств є передача частини роботи на аутсорсинг. Головною задачею є залучення сторонніх перевізників. Даний спосіб управління діяльністю позитивно впливає на витрати підприємства. Також до даного цього процесу можна віднести передачу права вибору рухомого складу та засобів виконання навантажувально-розвантажувальних робіт до

експедитора. Так підприємство замовник максимально спрощує своє навантаження, проте водночас збільшує ризики неякісного виконання роботи, адже не має можливості детально контролювати процес поставки товару.

Основною конкурентною конкурентних підприємств є забезпечення найбільш якісних послуг транспортно-експедиторської діяльності. Часто при виконанні такого завдання виникають питання, так як підприємства прагнуть розширити супутні транспортні послуги і це ускладнює процес управління основними завданнями. Також, таке рішення підвищує вартість послуг, а це в свою чергу може негативно вплинути на кінцеву собівартість та загалом вартість вантажу.

Саме тому, перед прийняттям рішення розширення транспортних послуг доречною є оцінка ефективності нововведень та доцільності їх застосування.

1.3. Ризики діяльності транспортно-експедиційних підприємств

Дослідження стану та розвитку транспортно-експедиторського бізнесу, в Україні дозволило виявити низку істотних особливостей функціонування транспортно-експедиторських компаній, визначальних специфіку спектра чинників, які викликають виникнення ризику.

Будь-яка практична реалізація транспортно-експедиційної діяльності, від процесу руху вантажів до процесів переміщення замовлень у ринковому просторі, охоплює велику кількість різномірних аспектів, робота яких перебуває під впливом різних факторів та пов'язана з певним ризиком. У процесі здійснення транспортно-експедиційної діяльності найчастіше виникають ситуації, коли з транспортними засобами у процесі руху до вантажоодержувача трапляються непередбачені поломки та вантаж у дорозі піддається втраті свого початкового товарного виду, розкрадання та інших наслідків, що тягне за собою збільшення запланованих термінів доставки вантажу, або країни відбуваються будь-які зміни економічного чи політичного плану, що впливають на діяльність організації та її партнерів.

Всі ці обставини негативно впливають на подальше надання транспортних послуг та викликають певні труднощі: або звернення до арбітражного суду для встановлення законної відповідальності сторін або припинення договірних відносин між контрагентами. Тому несприятливі ситуації, що виникають, необхідно передбачати, контролювати і запобігати. Але якщо врахувати, що існує безліч факторів ризиків, то зробити це досить складно, доводиться ризикувати тією чи іншою мірою, тому що передбачити заздалегідь всі ризики і убезпечити себе від них вдається не всім.

Так як нині діяльність транспортно-експедиторських компаній (ТЕК) пов'язана з наданням послуг у сфері логістики це потребує значних змін, які забезпечать ефективну роботу підприємства, але з другого боку ТЕК піддаються значним ризикам.

Існують різні фактори, які впливають на діяльність організації та поділяються на два види: зовнішні та внутрішні. До зовнішніх факторів належать екологічні фактори, соціальні, політичні: органи державної влади, митна служба (при експортних перевезеннях), зовнішньоекономічна діяльність України з іншими країнами, зокрема з тими, куди компанія здійснює перевезення

До внутрішніх факторів відносять ділову активність керівництва компанії, вибір оптимальної маркетингової стратегії, політики та тактики, рівень продуктивності праці, рівень дотримання техніки безпеки, клієнтів транспортної компанії, корпоративну обстановку організації в цілому, людський фактор, що передбачає помилки менеджерів з перевезень, які є особою компанії.

Серед ризиків, з яким стикаються, ТЕК можна виділити ризик помилки працівників. Ризики працівника – це імовірність втрат, зумовлений можливими неточностями чи помилками персоналу, недостатньою кваліфікацією, відсутністю стійкості штату організації, шахрайством, можливістю негативних змін у трудовому законодавстві тощо. Сюди відносяться ризики управлінського персоналу з прийняття рішень.

Загалом виділяють дві категорії помилок експедитора: документації та організаційні.

До помилок документації належать неякісні інструкції, що даються вантажовідправнику для заповнення документів, основними з яких є транспортна. Такого роду помилки призводять до затримок в перевезенні. Також варто виділити помилки, пов'язані з незнанням експедитором специфіки оформлення експортно-імпортних вантажів, особливості документації і особливих властивостей вантажу, що перевозиться. Сюди належать і ліцензування, квотування, санітарні сертифікати, а також отримання дозволів від державних органів, контролюючих ввезення/вивезення продукції подвійного призначення.

До організаційних помилок належить погане знання специфіки роботи автомобільного, морського і залізничного транспорту, а також несвоєчасне подання автомобілів, контейнерів тощо.. Для подолання чи уникнення цих ризиків потрібно пропонуються впровадження наступних заходів: проведення серйозного відбору кадрів, введення прогресивної системи матеріального і інших видів стимулювання, формування корпоративності працівників, тобто вживання заходів по створенню у них відчуття приналежності до організації, проведення періодичних атестацій працівників, створення і зміцнення в компанії морально психологічного клімату, перешкоджаючого виникненню надзвичайних подій, підвищення кваліфікації працівників, формування «командного духу», згуртованості, страхування відповідальності перед третіми особами.

Також є ризик, який пов'язаний з затримками або помилками в роботі контрагентів. Для подолання цих ризиків необхідно контролювати та перевіряти роботу всіх учасників процесу перевезення, а також страхувати вантаж.

Ще один ризиком в транспортно-експедиційній діяльності є відмови або поломки транспортного засобу при навантаженні або розвантаженні товару. Для подолання чи мінімізації ризику потрібно страхування вантажу,

транспортних засобів та відповідальності перед третіми особами. Крім того, необхідно передати функції з ремонту техніки спеціальним ремонтним компаніям на умовах аутсорсингу.

Щодо ризику зниження попиту на послуги, то він може бути пов'язаний з діяльністю конкурентів, зниженню якості послуг, змінами в роботі клієнтів-вантажовласників. Для подолання даного ризику необхідна достовірна, своєчасна і повна інформація. Саме тому потрібно проводити аналіз ринку логістичних послуг, транспортних ринків за сегментами, запроваджувати новітні логістичні методи та технології, що зможе підвищити конкурентоспроможність послуг компанії.

Також є ризики втрати або пошкодження вантажу при форс-мажорних ситуаціях, стихійних лихах, несприятливих умов перевезення чи зберігання. Для уникнення даного ризику потрібно страхування вантажів, майна, життя та працездатності працівників, повністю перекладаючи свій ризик на страхову компанію.

Наступним є ризик, який пов'язаний не виконанням клієнтів замовників свої обов'язки в домовлений зазначений термін, тобто порушення контрактних умов оплати. Експедитор діє за рахунок та від імені замовника клієнта, тому більшість оплат від клієнта здійснюється передоплатою, проте існують винятки, коли клієнт просить відстрочку платежу. Для подолання цих ризиків необхідно створювати резерв коштів для покриття рахунків, надавати відстрочку платежу тільки добре перевіреним клієнтам, страхувати фінансові ризики.

Основна частка ризиків, пов'язаних із транспортно-експедиційною діяльністю, відноситься до логістичних. Саме логістичні ризики є першорядними в компанії, що здійснює транспортно-експедиційну діяльність, оскільки дана діяльність безпосередньо пов'язана з організацією та управлінням процесом транспортування вантажів від вантажовідправника до вантажоодержувача та супутнім управлінням інформаційним та фінансовим потоками.

Перелічені логістичні ризики позначаються діяльності організації найбільш несприятливо, оскільки становлять основну спрямованість цієї діяльності. Всі інші ризики так чи інакше супроводжують логістичну в процесі здійснення транспортно-експедиційної діяльності. Відповідальність за їх виявлення, запобігання та прийняття вірних рішень насамперед несе менеджер з логістики, який доносить до керівництва компанії проаналізовану ним ризикову ситуацію, пропонує комплексні рішення та методи їх уникнення, але основна відповідальність все ж таки лежить на керівному складі компанії. Розглядаючи класифікацію ризиків, бачимо, що деякі їхні види приносять компанії лише збитки, інші мають подвійну природу, тому дають як прибуток, так і збитки (таблиця 1.3).

Таблиця 1.3

Класифікація ризиків з позиції позитивного та негативного впливу на
фінансовий результат організації

Ризики, що завдають виключно збитків	Ризики, що приносять прибуток або збитки (спекулятивні)
Ризик, пов'язаний з керуванням транспортними мережами	Ризик непередбачуваного зниження обсягу заявок на перевезення
Відмова клієнта від навантаження вагонів (коли вони вже прибули на станцію навантаження або адресовані на неї)	
Ризики, пов'язані з різними причинами затримки рухомого складу	Ризик, пов'язаний із податковою діяльністю
Банкрутство контрагентів	
Ризик сплати штрафу за невчасно поставлений вантаж контрагента	Ризик трансферту
Ризик невчасної сплати транспортних послуг клієнтами	
Ризик нестачі ліквідності	Ризики змін транспортного законодавства у період угоди
Ризик недотримання умов договору	
Ризик неправильно складеної документації	
Ризик вирішення проблем у судовому (арбітражному) порядку	

Продовження таблиці 1.3

Ризик військових дій та цивільних заворушень	Ризик розриву контракту через дії влади країни, в якій знаходиться контрагент
Ризик псування або втрати вантажу, що транспортується	
Втрата цінової конкурентоспроможності	
Ризик зменшення прибутку за майбутніми операціями	Ризик непередбачуваного зниження обсягу заявок на перевезення
Ризик підвищення тарифної вартості	
Ризик невиконання точних зобов'язань експедитора перед клієнтом з різних причин	
Ризик форс-мажорних ситуацій, оголошених у договорі між клієнтом та експедитором	

Джерело: [16]

Управління ризиками – це процес організації роботи щодо запобігання можливим ризикам, розробки ефективних методів усунення негативних наслідків їх виникнення з метою забезпечення конкурентоспроможності та стабільного управління. Після аналізу класифікації ризиків, властивих промисловим підприємствам, було сформовано алгоритм управління ризиками, що виникають при веденні зовнішньоекономічної діяльності (рис.1). Етап ідентифікації ризику передбачає визначення кількості та визначення ризиків, які можуть виникнути при здійсненні промисловим підприємством зовнішньоекономічної діяльності.

Важливим кроком в управлінні ризиками є оцінка рівня ризику, оскільки ефективно управління ризиками спочатку необхідно проаналізувати та оцінити.

Після оцінки ризику визначаються методи, засоби та інструменти, за допомогою яких стає можливим управління ризиками на підприємстві.

Наступним кроком є реалізація рішення та застосування розроблених засобів і методів.

Заключна фаза управління ризиками передбачає оцінку ефективності виконаних дій з управління ризиками, моніторингу та контролю.

Процес управління ризиками не можна розглядати без відповідних інструментів, за допомогою яких можна розробити комплекс заходів і методів впливу на ризик, що виникає в процесі здійснення діяльності організації.

Аналіз досвіду обліку ризиків транспортно-експедиторськими компаніями, які здійснюють процедури управління ризиками, показав:

- суттєві відмінності у підходах до розуміння ризику;
- відсутність реєстру конкретних видів ризику та його класифікації, у більшості компаній виділяються лише ризико-утворюючі чинники;
- обмежений перелік факторів ризику;
- невиправдано звужений спектр видів ризиків у застосовуваних низкою підприємств класифікаціях;
- відсутність внутрішнього фірмового регламенту управління ризиками.

У дослідженні до класифікації ризиків та виявлених особливостей діяльності транспортно-експедиторських компаній розроблено класифікацію видів ризиків діяльності транспортно-експедиційних підприємств.

За сферою виникнення є внутрішні та зовнішні ризики.

До внутрішніх належать ризики, що виникають у внутрішньому середовищі підприємства.

До зовнішніх – політичні, законодавчі, природні

За напрямом діяльності бувають:

•Виробничі:

- ризик зниження намічених обсягів реалізації послуг
- ризик зниження запланованих цін на послуги, що надаються, у зв'язку з погіршенням якості

— ризик збільшення витрати матеріальних витрат

— ризик фізичного та морального зносу основних засобів

— ризик плинності кадрів та некомпетентності персоналу

•Комерційні:

- ризик, пов'язаний з реалізацією послуг внаслідок зміни кон'юнктури ринку

- ризик конкуренції
- ризик, пов'язаний із прийманням послуг покупцем
- ризик розкрадання вантажів.

●Фінансові:

- валютний ризик
- кредитний ризик
- ризик ліквідності Інфляційний ризик
- Інвестиційні:
- ризик упущеної вигоди
- ризик неотримання бажаного результату

За тривалість впливу бувають короткочасні та постійні ризики.

Отже, перераховані логістичні ризики досить сильно позначаються на діяльності підприємств найбільш несприятливо, оскільки становлять основну спрямованість цієї діяльності. Всі інші ризики так чи інакше супроводжуються в процесі здійснення транспортно-експедиційної діяльності.

Відповідальність за виявлення, запобігання і прийняття вірних рішень при виникненні ризикових ситуацій в першу чергу несе менеджер-логіст, який доносить до керівництва компанії досліджувану ризикову ситуацію та, зазвичай, пропонує раціональні рішення і комплексні методи для їх уникнення.

Загалом будь-яка підприємницька діяльність супроводжується ризиком. Нестабільна політико-економічна ситуація в країні спричиняє підвищення рівня ризику та підвищує його роль у господарській діяльності підприємства. В сучасних кризових умовах української економіки проблема зростання ризиків є досить актуальною.

Транспортно-експедиторський ризик безпосередньо пов'язаний з наданням транспортно-експедиторських послуг. Основною рисою транспортно-експедиторського ризику є той факт, що його не можна розглядати окремо у призмі транспортного та експедиторського ризику. Це пов'язано з тим, що компанії, які здійснюють таку діяльність, повинні аналізувати дані області як єдине ціле з метою грамотної та синхронної координації перевізного процесу.

Необхідно прагнути до того, щоб чутливість до ризиків та їх запобігання забезпечувалися за рахунок аналізу та моніторингу у режимі реального часу. Управління ризиками має бути формалізоване у всіх ланках ланцюга, але при цьому має залишатися гнучким і навіть за незначних змін у ланцюгу поставок забезпечувати можливість швидкого реагування та адаптації.

Висновок розділу 1

В сучасних умовах розвитку ринку, який нині тяжіє до глобалізації та об'єднання національних транспортних систем єдиною світовою, на вітчизняний ринок більше впроваджують стандарти що базуються на міжнародному досвіді. Виокремлення транспортно-експедиційної діяльності як самостійної підсистеми логістики є найбільш раціональним рішенням, так як підприємства можуть таким чином приділити більше уваги на розвиток транспортно-експедиційних послуг.

Загалом транспортна логістика – це система з організації доставки, яка в основі бере відповідальність дотримання правила 7R логістики потрібний товар, необхідної якості, у необхідній кількості, у потрібний час, у потрібне місце, потрібному споживачеві з потрібним рівнем витрат.

Сам процес доставки вантажу здійснює ціла команда людей: менеджери, пакувальники, вантажники, водії, перевізники, експедитори, спеціалісти з оформлення необхідної документації тощо.

Під час проведення дослідження було визначено, що основним критерієм ефективної діяльності транспортно-експедиторського підприємства є якість надання послуг, що має відображення в показниках задоволеності споживача, швидкості доставки, розміру виконаних поставок та інших показників активності транспортно-експедиторських послуг.

Процес розрахунку цих показників здійснюється за допомогою ряду розрахунків та дозволяє винайти слабкі місця підприємства.

Загалом, в основі цього аналізу є ідея, яка полягає в оптимізації процесу поставки товару, що не обов'язково підкріплюється зменшенням витрат. Оптимізація може бути впровадженою за рахунок зменшення часу на поставку чи за рахунок підвищення якості послуг та надання додаткових гарантій по збереженню вантажу для замовника.

Через специфіку діяльності транспортно-експедиційні компанії є посередником між клієнтом та перевізником, а отже вони приймають на себе всі ризики пов'язані як з однією стороною, так і з іншою. Найбільш популярні та розповсюджені ризик позначаються на діяльності підприємства несприятливо, так як мають вплив на основну спрямованість послуг тим самим зменшуючи чи загалом знецінюючи їх споживчу цінність для клієнта

Це підтверджує необхідність у проведенні аналізу, оцінки та управління потенційними ризиковими ситуаціями, з метою мінімізації можливості їх настання та збитків.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІТИЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО- ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ЮТ СЕРВІС»

2.1. Загальна характеристика підприємства ТОВ «ЮТ СЕРВІС»

Транспортно-логістична компанія «ЮТ СЕРВІС» – це найбільша експедиторська компанія України. Організація ТОВ «ЮТ СЕРВІС» була зареєстрована 24.04.2017 за юридичною адресою Україна, 04112, місто Київ, вул. Дегтярівська, будинок 48, офіс 609-1. Керівниками є Ступаківський Олександр та Коваль Артем. На сьогодні компанія ТОВ «ЮТ СЕРВІС» займається вантажоперевезеннями вже декілька років і вже 3-й рік поспіль отримує премію Національного рейтингу якості товарів та послуг.

ТОВ «ЮТ СЕРВІС» займається наданням повного спектру транспортно-експедиційних послуг в Києві, Львові, Дніпрі, Харкові та інших містах України, а також по перевезенню між містами, областями та країнами.

Високо інтегрована партнерська мережа ЮТ сервісу забезпечує індивідуальні транспортні рішення як для найуспішніших компаній України, так і для простих мешканців, використання величезної потужності партнерських договорів та передових технологій спілкування та відстеження автівок.

Послуги з логістики, які надає компанія ТОВ «ЮТ СЕРВІС», засновані на унікальній системі адресної доставки в режимі 24/48 годин, реалізованої в національному масштабі. ТОВ «ЮТ СЕРВІС» забезпечує оперативні транспортні послуги перевезення вантажів, охоплюючи всі населені пункти України (і не тільки), в не залежності від обсягу самого вантажу. В якості мінімального вантажного місця, для якого надаються послуги вантажоперевезень по Україні від адреси замовника до адреси одержувача, розглядається формат «ящик», «палета» або «товарна одиниця». Послуги

вантажних перевезень спрямовані на задоволення комплексних потреб вантажовідправників.

Звертаючись до компанії, клієнти отримують швидку, дешеву і надійну доставку з будь-якої точки А до будь-якого місця призначення. Завдяки адекватним та приємним умовам надання послуг вантажних перевезень, кількість постійних замовників постійно зростає. Окрім того, за свій багаторічний досвід роботи, компанія заслужила довіру не тільки фізичних осіб, але й великих брендів завдяки високій якості сервісу і індивідуальному підходу до кожного клієнта. Яскравим прикладом є те, що ЮТ сервіс працює з популярними брендами, серед яких «Praktiker», «NILSON», «REHAU», а також «Метро», «Київстар», «Ашан» тощо.

Команда компанії надає українцям якісні вантажні перевезення по всій країні на найвигідніших умовах. Так як організація має величезний список перевізників-партнерів, ТОВ «ЮТ СЕРВІС» надає своїм клієнтам послуги вантажних перевезень на 5-7% нижче ринкових цін. Досвідчені експерти з логістики розробляють оптимальний маршрут, враховуючи особливості точок доставки, самого вантажу і терміни доставки. Це дозволяє економити витрати палива і час у дорозі. До прикладу, в таблиці 2.1 відображено орієнтовні тарифи по місту

Таблиця 2.1

Тарифи для перевезення по місту

Тент/цільномет		Маніпулятор по місту	
1 – 1,5 т газель/бу с	1000 грн (2 год) + 300 грн/год	5 т (вантажопідйомність 1 – 1,5 т)	1300 грн (3 год) + 400 грн/год
5 т	1800 грн (3год) + 400 грн/год	10 т (вантажопідйомність 1,5 – 2 т) грн/ч	1600 грн (3 год) + 450 – 500 грн/год
10 т	2500 грн (4 год)	20 т (вантажопідйомність 1,5 – 2,5 т)	3000 грн (4 год) + 750 грн/год
20 т	4000 грн (пів дня)	5 т (вантажопідйомність 1 – 1,5 т)	1300 грн (3 год) + 400 грн/год

Джерело: складено автором

Вантажоперевезення по Україні здійснюються безперервно на постійній основі. ЮТ сервіс – це експедиторська компанія, яка приймає надскладні завдання, і є експертом в адаптації послуг до нових і складних переїздів по Україні, або ж закордон. Незалежно від того, в яке місце людина планує переїжджати, компанія розуміє, що необхідно для успішної реалізації поставленого завдання. Професійні команди вантажників-партнерів надають послуги з пакування, незалежно від того, який вантаж. Наприклад, якщо замовник перевозить крихкий посуд чи інші особливі предмети, вантажники упаковують речі і гарантують зберігання їх в безпеці протягом усього процесу перевезення від точки А до точки Б.

До списку вантажів, які перевозить компанія ЮТ сервіс належать наступні:

1. Зернові; З великої літери
2. Сипучі;
3. Особисті речі;
4. Меблі;
5. Великовагові;
6. Негабаритні;
7. Небезпечні;
8. Вибухонебезпечні
9. Товари народного користування тощо.

Страхування вантажу дозволяє клієнту виключити всі можливі ризики і гарантує, що в разі втрати або пошкодження вантажу, компанія ТОВ «ЮТ СЕРВІС» повністю відшкодує збитки втрати. Товар під час планування перевезення страхується автоматично і вже включається у вартість послуги. Від клієнта вимагається додаткова плата лише в разі, якщо йому потрібна сума страхового поліса вище, ніж 2,5 млн. грн.

Операційна діяльність - основна діяльність підприємства, що приносить дохід, та інша діяльність, відмінна від інвестиційної та фінансової діяльності. - інвестиційна діяльність - придбання та вибуття довгострокових активів та інших інвестицій, що не належать до еквівалентів коштів.

До операційної діяльності компанії ТОВ «ЮТ СЕРВІС» належать:

- Доставка і перевезення вантажів по Україні в форматі «від дверей до дверей», мінімальний обсяг - від одного ящика;
- Система інформування про місцезнаходження вантажу і попереднє повідомлення про час доставки;
- Перевезення вантажів по Україні за узгодженим графіком для інтернет магазинів і торгових точок роздрібних мереж, охоплюючи більше 3000 точок продажів;
- Страхування вантажу, завдяки чому забезпечується повна матеріальна відповідальність за його збереження;
- Доставка вантажів по Україні в рамках програм дистрибуції;
- Доставка вантажів по країнах СНГ, Європи та по Америці.

Найчастіше на довготривалі стосунки клієнти обирають співпрацю і залишаються з ТОВ «ЮТ СЕРВІС» через те що компанія забезпечує наступні потреби:

- Високу якість сервісу;
- Надійність;
- Вигідну вартість вантажоперевезень по Україні;
- Швидкість доставки;
- Менеджери цілодобово на зв'язку;
- Гарантія цілісності і збереження вантажу.

Окрім вище перерахованого, клієнти ЮТ сервісу не хвилюються за документацію і цілісність товару . Адже в штаті є брокери, які повністю беруть на себе оформлення супровідних документів. Це означає, що у водія не виникнуть проблеми при перевірці вантажу компетентними органами, а значить машини прибуде вчасно.

Професійні фахівці компанії знають, як оптимізувати маршрут з будь-якої точки А до точки Б, щоб заощадити паливо і час вантажоперевезення. Розрахувати попередню вартість можна за допомогою калькулятора на сайті компанії. Для уточнення ціни слід клієнту зв'язатися з менеджером, адже ціна

може змінюватись залежно від складності перевезення та об'єму самого вантажу.

Матеріально-технічний стан — це оцінка забезпечення підприємства всіма видами матеріальних і технічних ресурсів, необхідні безперебійного здійснення його діяльності.

ТОВ «ЮТ СЕРВІС» здійснює свою діяльність на партнерських договорах з підприємцями-перевізниками. Тобто власного автопарку компанія не має. Проте у партнерській базі доступні для перевезення різні види вантажівок, які відображено в таблиці 2.2.

Таблиця 2. 2

Види вантажного автотранспорту

	<p>2 тонник (Газель) <u>6-8грн/км</u></p> <p>Довжина: 3,5 - 4,5 м Ширина: 1,8 - 2 м Висота: 2 - 2,2 м Об'єм: 14 - 16 м³ Вантажопідйомність: 1,5 - 2,0 тонн</p> <p>Бувають як з тентованим, так і з суцільнометалевим кузовом. Для тентів можливе верхнє, збоку, заднє навантаження</p>
	<p>5 тонн 10-15грн/км Довжина: 5,8 — 7,2 м Ширина: 2,45 м Висота: 2,2 - 2,7 м Об'єм: 35 - 45 м³ Вантажопідйомність: до 5 тонн Місткість кузова: 12-18 європаллет</p> <p>Часто використовують для перевезення особистих речей, переїздів. Автомобіль може бути обладнаний ременями кріплення та іншим додатковим обладнанням (гідробортом, жорсткими бортами)</p>
	<p>10 тонн 15-18грн/км Довжина: 6 — 9 м Ширина: 2,40 — 2,47 м Висота: 2,3 — 2,7 м Об'єм: 32-50 м³ Вантажопідйомність: до 10 тонн Місткість кузова: 15-18 європаллет</p> <p>Вантажівки даного класу активно використовуються на міжміських та міжнародних напрямках. Зазвичай кабіна обладнана спальним місцем та передбачає місце для експедитора.</p>

Продовження таблиці 2.2

	<p>20 тонн 18-22грн/км Длина: 13,6 м Ширина: 2,46 - 2,50 м Висота: 2,5 — 3 м Об'єм: 82-100 м³ Вантажопідйомність: 20-22 тонн Місткість кузова: 32-33 європаллет Конструкція напівпричепа дозволяє прибирати тент і тим самим дає можливість проводити навантаження/вивантаження збоку або зверху.</p>
	<p>20 тонн (120 кубов) Автосцепка 20-25грн/км Длина: 15,9 м Ширина: 2,5 м Висота: 2,5 - 3,1 м Об'єм: 100-120 м³ Вантажопідйомність (тоннаж) - 20-25 тонни Місткість: 33 європалети Автопоїзд складається із зчеплення автомобіля та причепа. Придатний для перевезення більшості вантажів. Розтентування дозволяє робити завантаження зверху та збоку</p>

Джерело: складено автором

ТОВ «ЮТ СЕРВІС» надає понад 70 робочих місць. Організаційна структура ТОВ «ЮТ СЕРВІС» відображена на рисунку 2.1.

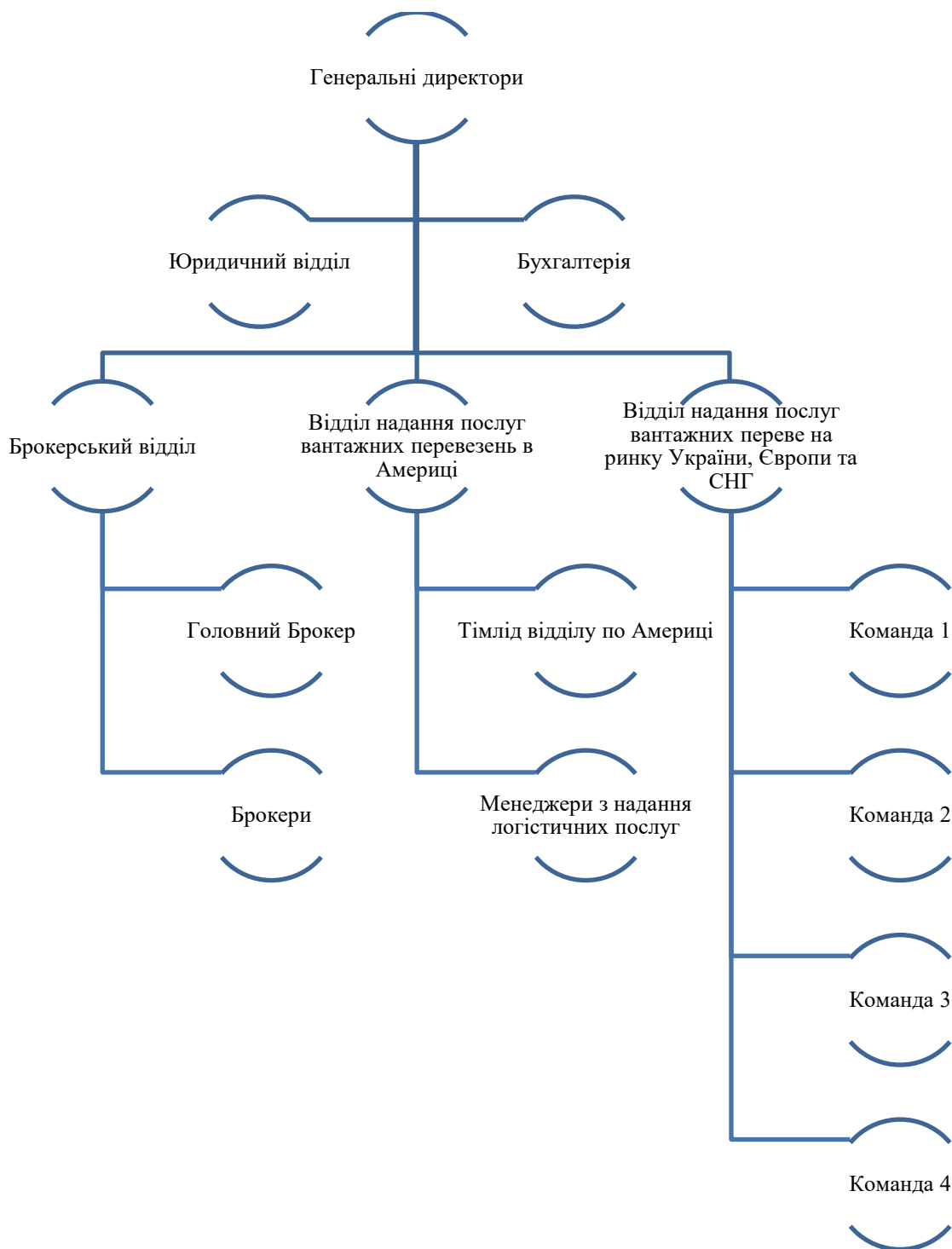


Рис. 2.1. Організаційна структура підприємства

Джерело: складено автором

На підприємстві ТОВ «ЮТ СЕРВІС» працюють кваліфіковані спеціалісти із середньою заробітною платою 12 тисяч гривень. Щодо менеджерів логістів, то вони отримують дохід 30% від прибутку, який вони принесли компанії за надані логістичні послуги.

Загалом ТОВ «ЮТ СЕРВІС» є досить молодого компанією, проте вже займається організацією перевезень по всій території СНД та Європи. У 2015, 2016 та 2019 роках компанія визнана найкращою експедиторською компанією.

- ✓ 5 років на ринку вантажоперевезень
- ✓ 47 відправок вантажів щодня
- ✓ Понад 1000 перевезень за весь час
- ✓ 528 перевірених машин усіх рівнів
- ✓ Понад 10 нагород, у тому числі престижна «Зірка Якості»
- ✓ 2 роки у нас найбільша партнерська мережа водіїв у всіх регіонах

України.

Компанія ТОВ «ЮТ СЕРВІС» – це добрий старт для успішної кар'єри випускників в тому числі. Підприємство надає можливість розвиватися особистісно та професійно. Доклавши максимум зусиль, вже за кілька місяців логіст-початківець може досягти бажаного результату, і в цьому допоможуть лідери Team компанії.

Варто зауважити, що в компанії ЮТ сервіс досить молодий, активний та дружний колектив. «Сидіти на місці» – це не про компанію. Щотижня проводяться:

- ✓ тренінги з продажу,
- ✓ спортивні заходи,
- ✓ гра в «Мафію», «Елієс» та ін.

Компанія дає можливість додатково розвиватись. Кожен працівник має можливість користуватися міні-бібліотекою, вибирати будь-яку книгу на свій смак: продаж, управління, мотивація, пригоди, романи тощо.

Для працівників ЮТ сервісу, окрім матеріальної мотивації, діють також і інші заохочувальні бонуси. Так як середній вік працівників компанії 24 роки, то керівництвом компанії було вирішено створити заохочувальні бонуси за виконання поставлених планів: премії, безкоштовні походи в спа, на страйк бол, відпочинок на морі, в горах тощо. Тобто керівництво намагається

максимально зосередити всю увагу на результаті і на виконанні та перевиконанні поставлених планів. Окрім того, ЮТ сервіс наймає тренера для занять спортом її працівників.

Під час проходження магістерської практики було виявлено, що в менеджерів логістів є список обов'язків, які вони мають виконувати під час роботи з клієнтами, а саме:

- Вносити нові ліди до АМО CRM («Нова угода»);
- Перевіряти вхідні дзвінки через Vinotel. (Натиснути «За номером», і подивитися чи звертався цей клієнт до нашої компанії, з ким розмовляв).

Цікаво було помічено те, що коли телефонує на компанію клієнт вже спілкувався і працює з конкретним менеджером, проте того менеджера нема на робочому місці (обід, наприклад), необхідно відповісти і озвучити фразу: «Менеджер (ім'я) зараз спілкується по іншій лінії, я зараз передам йому, що ви телефонували, і він з вами зв'яжеться. Чи маєте термінове питання? Чи можу я вам чимось допомогти?».

Важливо робити наступні дії:

- Запитувати електронну пошту (це необхідно для розсилки інформації про нашу компанію: відео та презентація);
- Вносити коментарі до розмов (мінімальна інформація про запит клієнта, тому що його можна передати іншому менеджеру та важливо, щоб він розумів вимоги клієнта);
- Ставити завдання в АМО CRM (вказувати час та день, детальну інформацію на запит клієнта).

Для здійснення логістичної діяльності в компанії створені 5 команд (4 команди для надання послуг на ринку України, СНГ та Європи та 1 команда – для ринку Америки) .

Роль, чисельність та повноваження працівників, які займаються логістичною діяльністю, проілюстровано в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Функції працівників з логістичної діяльності

Посади працівників	Чисельність, чол.	Функції
Директори	2	Визначають стратегію, тактику та політику всіх служб з логістичної діяльності
Тімліди команд логістики	5	Координують діяльність працівників логістичного відділу, контролюють результати їх, приймають рішення щодо його розширення та реорганізації, приймають на роботу та звільняють працівників згідно з штатним розписом та відповідно до чинного законодавства, приймають рішення щодо діяльності підприємства, які є обов'язковими до виконання працівниками
Логісти	55	Збирають наявні замовлення, ведуть переговори з клієнтами щодо якості виконання замовлення, вирішують суперечки, які виникають у водіїв з клієнтами, відстежують та контролюють виконання замовлень, наймають транспорт, контролюють своєчасну доставку вантажу, оцінюють і аналізують витрати, пов'язані з виконання логістичних операцій, планують і затверджують щоденні маршрути

Джерело: складено автором.

Відповідальними за транспортування та вчасну доставку товару є самі ж менеджери з логістики. Процес реалізації замовлення відбувається наступним чином:

1. Менеджери щодня збирають наявні заявки від замовників (постійних чи нових клієнтів).
2. Після того менеджери зв'язуються з замовником для уточнення деталей по маршруту та вантажу.
3. Менеджери заносять дані в CRM систему для відстеження виконання всіх задач.
4. Тоді менеджери подзвонюють партнерів перевізників, аби визначити, чи можуть вони надати вже транспорт.
5. Якщо ж ні, то виставляють заявку на сайті lard_tranps.com та укладають договір-заявку на одне перевезення
6. Після того як менеджери знаходять необхідне авто – вони домовляються з замовником і надають авто.

Ціни доставки вантажів змінюються в залежності від ціни на паливо. Окрім того враховуються такі дані, як габарити і тонаж машини, обсяг перевезеної продукції тощо.

Для процесу відслідковування виконання замовлення менеджери використовують трекери gprs та за необхідності температурного режиму. Наявність даних трекерів в машинах є обов'язковою умовою для співпраці з перевізником.

Для укладання договору з компанією ЮТ сервіс, перевізник повинен представити наступний пакет правоустановчих документів:

1. Витяг з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, ФОП та громадських формувань;
2. Статут;
3. Довідка ІДН (для ФОП);
4. Довідка з реквізитами банку;
5. Наказ на призначення директора (для юр. особи);
6. Витяг з реєстру платників ПДВ;
7. Витяг з реєстру платників ПДВ (Форма №2-ВР);
8. Ліцензія;
9. Рішення про державну реєстрацію потужностей (видано Головним управлінням Держпродспоживслужби у відповідній області);
10. Свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу (Договір оренди на ТЗ, Акт прийому передачі ТЗ).

2.2 Характеристика галузі транспортно-експедиторських послуг в Україні

Транспортно-експедиторський бізнес в Україні на даний момент є у стадії розвитку. Він є антимонопольний за своєю природою та функціонує за умов високої конкуренції, насичений нелегальними і тіншовими учасниками і функціонує за умов недостатньо розвиненої правової бази.

Сучасний стан транспортно-експедиторської діяльності в Україні характеризується, в першу чергу, наявністю правової бази. Відносини, які виникають при транспортному експедируванні вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного, регулюються Законом України № 1955-IV «Про транспортно-експедиторську діяльність», прийняті 1 липня 2004 р. В ньому виділено низку проблем, характерних для сучасного етапу розвитку ТЕО.

Серед інших найбільш суттєвими проблемами технологічного характеру є:

- низький рівень організації комерційної експлуатації транспорту через недоліки в організації експедиторської діяльності;
- застосування науково необґрунтованих і, як наслідок, неефективних і неконкурентоспроможних технологій обслуговування замовників;
- відсутність системи інформаційно-аналітичної підтримки операторів експедиторських компаній.

Крім того, необхідно відзначити, що сфера діяльності сучасних ТЕП (транспортно-експедиційних підприємств) - організація переважно міжнародних вантажних автоперевезень. Фактично експедиційні підприємства виконують функції організаційного модуля в системі міжнародних перевезень.

Зосередження діяльності ТЕП лише на сегменті ринку міжнародних перевезень не може позитивно позначитися на стані внутрішнього ринку транспортного обслуговування населення та організацій.

Сучасні автотранспортні організації не виконують повною мірою функції з координації та управління транспортним обслуговуванням у відповідних регіонах. Перевезення здійснюються безліччю дрібних підприємств, та його діяльність не координується з позицій мінімізації сумарних витрат надставку і загального часу простоїв виробничих підприємств через збоїв у поставках. Тобто не забезпечується виконання повною мірою основних принципів логістики.

У свою чергу, що склалася практика транспортного експедирування при міжнародних вантажних перевезеннях має ряд недоліків. ТЕП, що здійснюють оформлення документації та розробку маршрутів руху транспортних засобів у

міжнародному сполученні, працюють в умовах гострої конкуренції. З огляду на відсутність науково обґрунтованих методик вибору оптимальних стратегій поведінки на ринку їх діяльність хаотична і, як наслідок, недостатньо ефективна.

Аналіз інтернет-джерел показав, що, незважаючи на наявність програмного забезпечення з оформлення транспортної та митної документації, практично відсутні програмні продукти для прийняття оптимальних технологічних рішень (з причини відсутності відповідної наукової бази).

З початку 1990-х років ТЕО (транспортно-експедиторські організації) розвивається в якісно (і кількісно, коли говорити про відповідність зміни обсягів ТЕО зміні обсягів вантажної роботи) нових умовах. Тому, незважаючи на наявність відомих науково обґрунтованих підходів до організації ТЕО, необхідна розробка нових та адаптація до умов ринкових відносин існуючих методів і моделей. Вирішення цих завдань дозволить створити наукову базу для забезпечення ефективного ТЕО підприємств та організацій в Україні.

Ринок вантажоперевезень в Україні постійно розвивається та зміцнюється, оскільки потреба у ньому величезна. З появою нових пріоритетних напрямів доставки до країн ЄС, в умовах перегляду пріоритетів щодо доставки до країн Близького Зарубіжжя на користь Білорусі, Молдови, Казахстану, при посиленні інтересу до міжміських автоперевезень по Україні, закінчення 2021 року та 2022 рік обіцяють принести спільне зростання по галузі. Однак це зростання відбувається швидше "всупереч", оскільки державна підтримка самої транспортної галузі недостатня.

Вантажоперевезення вважаються показником розвитку та здорового функціонування економіки регіону та країни в цілому. Якщо проаналізувати обсяги та характер перевезень, можна зробити висновки про розвиток або вимирання цілих галузей економіки.

На ринок вантажоперевезень насамперед впливатимуть такі макроекономічні фактори:

- Темпи та обсяги виробництва різноманітних товарів;

- Тенденції розвитку оптової та роздрібною торгівлі в Україні;
- Динаміка розвитку зовнішньої торгівлі;
- Доходи населення;
- Рівень цін, показники інфляції.

Ринок вантажоперевезень автомобільним транспортом в Україні розвивається завдяки низці переваг автомашин при переміщенні вантажів на невеликі відстані. Серед них – можливість вибрати найбільш підходящий транспортний засіб, швидко змінити маршрут руху, оптимізувати витрати на логістику шляхом одночасного переміщення кількох видів вантажів. Водночас ринок вантажоперевезень автомобільним транспортом в Україні піддається впливу низки негативних факторів впливу, таких як:

- людський фактор;
- погодні умови;
- незадовільний стан доріг;
- залежність собівартості цін на паливо.

Аналіз ринку транспортно-експедиційних послуг надання вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні свідчить про зниження цін на дизельне паливо з початку поточного року(рис. 2.2). Причиною стало падіння глобального попиту у зв'язку з карантинними обмеженнями.

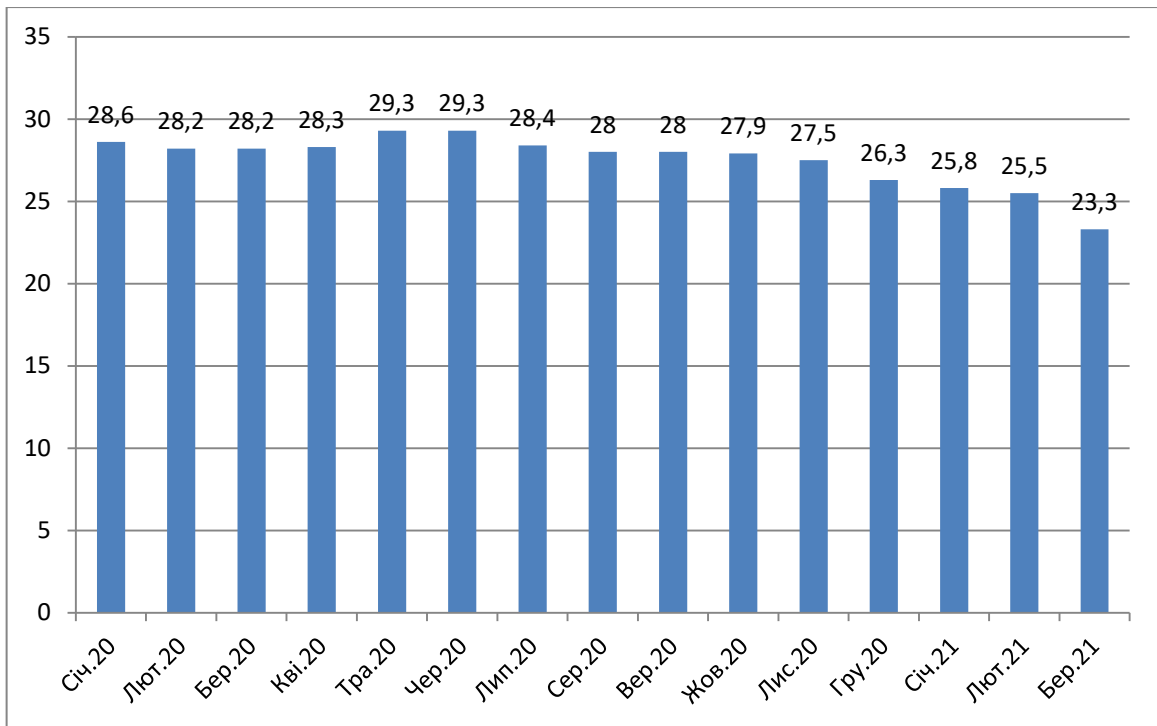


Рис. 2.2. Динаміка середньомісячних роздрібних цін на дизельне паливо за 2020-2021 роки, грн за літр

Джерело: [6]

Моніторинг ринку вантажоперевезень автомобільним транспортом в Україні показав зростання його міжнародного сегмента у 2017-2020 роках (рис. 2.3). Головними факторами збільшення обсягу ринку були:

- підвищення оборотів вантажів у промисловості, будівництві та на ринку споживчих товарів;
- зростання експорту;
- відновлення купівельної спроможності населення.

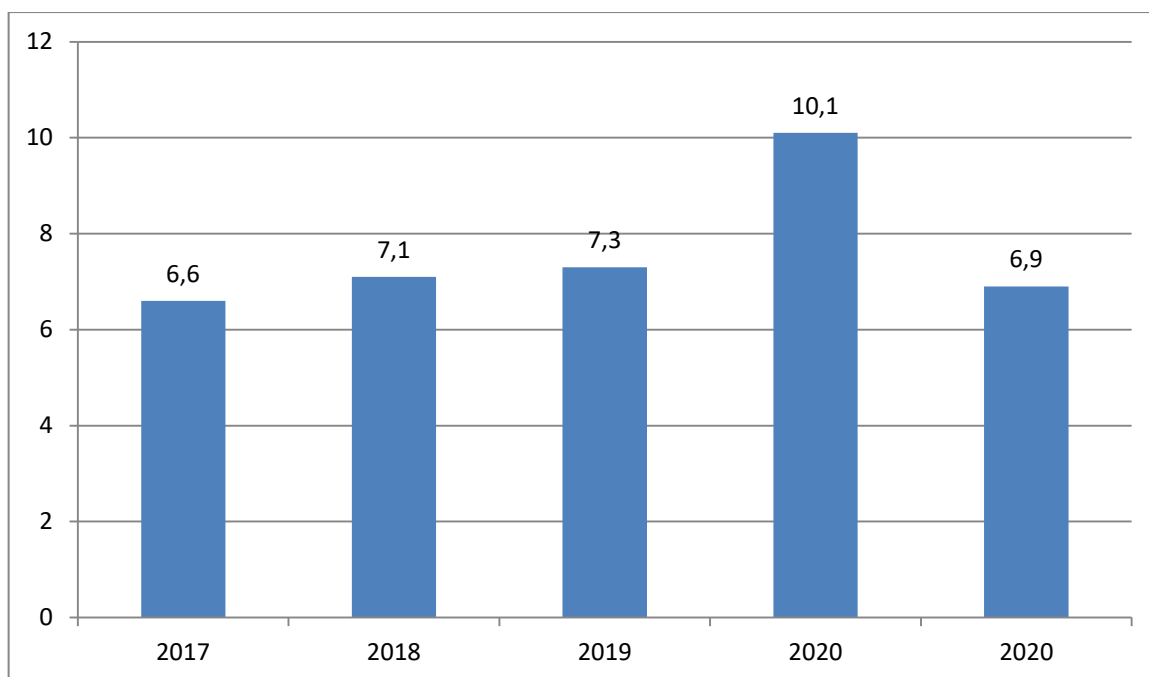


Рис. 2.3. Динаміка зміни міжнародних вантажоперевезень за 2017-2020 роки, млн т

Джерело: [6]

У 2020 році обсяг міжнародних перевезень на ринку вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні скоротився на 26,1% порівняно з аналогічним періодом минулого року. Скорочення пов'язане з падінням світової та української економіки через реакцію урядів на пандемію коронавірусу.

Причини скорочення вантажоперевезень очевидні – негативний вплив пандемії відповідно до проблеми в економіці. Однак падіння вантажообігу по галузях перевізників не однаково. Істотне зниження вантажних перевезень відзначено на водному транспорті – 17,7%. Більш як на 36% зменшився вантажний потік на трубопроводах. Постраждали й автомобільні вантажоперевезення, загалом по Україні мінус становив 14,4%.

Інформація, що надходить з різних країн, свідчить про чергові посилення вантажоперевезень – внутрішніх та зовнішніх. У переліку заходів: спеціальні дозволи на перевезення вантажів, самодекларація водіїв, закриття пунктів пропуску, введення митних коридорів, обов'язкове тестування на Covid-19, постійне оновлення вимог.

Незважаючи на негативні тенденції спаду обсягів ринку транспортних послуг за останні роки, в силу економічної і політичної нестабільності в країні і в світі, є і позитивні моменти, а саме:

- зростання рівня конкуренції на ринку транспортно-експедиційних підприємств;
- зміна вимог вантажовласників, що пред'являються до якості і комплексу послуг, що надаються;
- перегляд політики ціноутворення на послуги, що надаються;
- зміна ролі експедитора з «посередника» між вантажовласником і перевізником на повноправного «учасника логістичної системи» доставки вантажів.

Відомо, що транспортно-експедиційна діяльність є складовою транспортної логістики. За результатами досліджень Світового банку, український ринок логістичних послуг на сучасному етапі має дану структуру, яка є представлена на рис. 2.4.

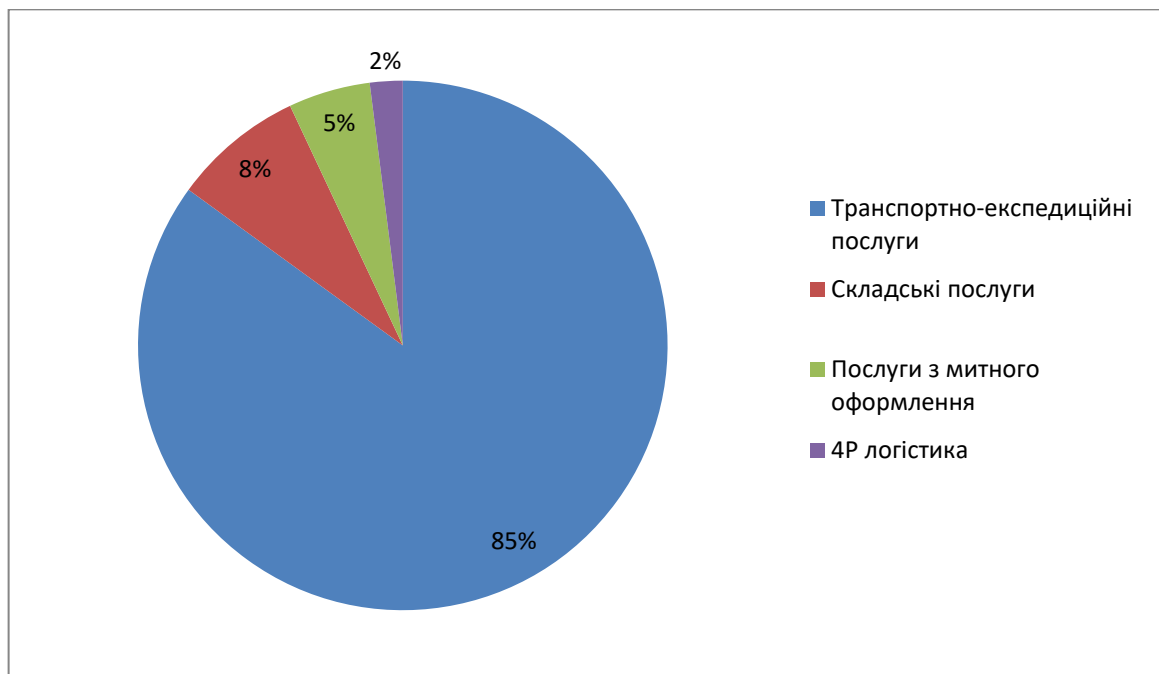


Рис. 2.4. Структура ринку логістичних послуг України

Джерело: [5]

Деякі з представлених на рис. 2.3 сегментів ринку на даний момент не є сильно структуровані. Наприклад, транспортно-експедиційні послуги ще не є повністю впорядковані за своєю структурою. На сьогодні ринку послуг

транспортних компаній, що мають можливість здійснювати міжнародні перевезення, існує близько 85 підприємств, з яких лідерські позиції займають до 10 компаній з чисельністю автопарку до 100 автомобілів, в той час як транспортно-експедиторських компаній налічується понад 500, а кількість компаній, що обслуговують внутрішній ринок доставки товарів автотранспортом налічується десятками тисяч. Складність підрахунків в тому, що підприємець з одним автомобілем вже здійснює транспортне обслуговування.

На шляху до розвитку 4P-логістики (інтегрована логістика) в Україні ще є досить багато проблем. За даними фахівців, частка аутсорсингу поки становить 5-7% ринку. Прогнозне зростання через десять років складе до 70% ринку вантажоперевезень.

2.3. Оцінка показників логістичної та результати фінансової діяльності підприємства

Фінансові результати - це підсумки господарської діяльності компанії та її підрозділів, виражені у вигляді фінансових показників, таких, як прибуток (збитки) і рентабельність. Вагомий блок в аналізі фінансового стану підприємства - це оцінка прибутковості його діяльності. Її проводять, щоб побачити:

- наскільки адекватні витрати організації при сформованому рівні доходів;
- значимо чи вплив чистого прибутку у формуванні власного капіталу;
- наскільки ефективно використовуються активи і пасиви в прив'язці до прибутку;
- які фактори перешкоджають росту фінансового результату.

Для аналізу господарської діяльності ТОВ «ЮТ СЕРВІС» було взято фінансову звітність компанії за 2018 та 2019 роки. Порівняння діяльності компанії за відповідними показниками відображено в таблицях 2.4-2.6.

Таблиця 2.4.

Зміна чистого доходу

№	Показник	Звітний рік (2019)	Базовий рік (2018)	Відхилення	
				тис. грн.	%
1.	Виручка від реалізації послуг	1432562	1141656	290906	125,48

Джерело: складено автором на основі фінансової звітності

Отже, з отриманих розрахунків спостерігається, що у звітному 2019 році, порівняно з базовим 2018, зростання виручки від послуг, а саме на 25,48%.

Таблиця 2.5

Зміна собівартості продукції

№	Показник	Звітний рік (2019)	Базовий рік (2018)	Відхилення	
				тис. грн.	%
1.	Собівартість реалізації робіт	29050	16399	12651	177,14

Джерело: складено автором на основі фінансової звітності

Отже, спостерігається значний приріст собівартості реалізації робіт, а саме на 77,14%.

Таблиця 2.6

Зміна адміністративних витрат

№	Показник	Звітний рік (2019)	Базовий рік (2018)	Відхилення	
				тис. грн.	%
1.	Заробітна плата та відповідні нарахування	8821	5553	3268	158,85
2.	Податки та обов'язкові платежі	1932	1297	635	148,99
3.	Амортизація	794	876	-82	90,63
4.	Послуги автотранспорту	4583	3825	758	119,81
6.	Витрати на охорону	782	2391	-1609	32,7
7.	Послуги сторонніх організацій	1863	2720	-857	68,49
8.	Послуги банку	1619	2345	-726	69,04
9.	Інші витрати адміністративного призначення	6112	2760	3352	221,4
10.	Разом	28129	22889	5240	122,89

Джерело: складено автором на основі фінансової звітності

Спостерігається, що за заданий період найбільше зросли інші адміністративні витрати, приріст яких становить 121,44%. Найбільше зменшились витрати на охорону, а саме на 67%. Це зумовлено тим, що охорону передали на аутсорсинг і їх витрати враховуються саме в інших

адміністративних витратах. В загальному адміністративні витрати зросли на 22,89% за звітний період.

Для більш детального розгляду результатів господарської діяльності ТОВ «ЮТ СЕРВІС» було розраховано коефіцієнти фінансової стійкості та рентабельності підприємства. Результати розрахунків відображено в таблицях 2.7-2.8.

Таблиця 2.7

Аналіз платоспроможності (фінансової стійкості) підприємства

№	Назва коефіцієнта	Нормативне значення	На початок періоду	На кінець періоду
1.	Коефіцієнт платоспроможності	>0,5	0,36	0,58
2.	Коефіцієнт фінансування	<1, зменш.	1,726	0,7144
3.	Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	>0,1	0,85	0,838
4.	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	>0, збільш.	1,57	0,852

Джерело: складено автором на основі фінансової звітності

Спостерігається, що коефіцієнт платоспроможності збільшився майже вдвічі, що означає підвищення можливостей підприємства погасити поточні зобов'язання. Високе значення коефіцієнту фінансування на початку періоду свідчило про неповне використання потенціалу компанії. Його зменшення вказує на те, що завдяки кредитному капіталу збільшився обсяг виробництва і продажів. Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами є в нормі. Це свідчить про фінансову стійкість компанії і незалежність підприємства від зовнішніх кредиторів. Коефіцієнт маневреності власного капіталу є в нормі, проте на кінець періоду він зменшився вдвічі. Це свідчить про зниження власних фінансових ресурсів для фінансування необоротних активів і частини оборотних.

Таблиця 2.8

Аналіз рентабельності

№	Назва коефіцієнта	Нормативне значення	На початок періоду	На кінець періоду
1.	Коефіцієнт рентабельності активів	>0, збільш.	-0,114	0,16
2.	Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	>0, збільш.	-0,234	0,32

Продовження таблиці 2.8

3.	Коефіцієнт рентабельності діяльності	>0, збільш.	-0,108	0,12
4.	Коефіцієнт рентабельності продукції	>0, збільш.	0,09	0,13

Джерело: складено автором на основі фінансової звітності

Спостерігається, що коефіцієнти рентабельності діяльності підприємства є в нормі та мають тенденцію до зростання на кінець звітного періоду. Це вказує свідчить хорошу роботу підприємства та вказує на ефективність використання активів компанії для генерації прибутку.

Логістика об'єднує постачання, зберігання, виробництво та збут в один процес. Також функції логістики на підприємстві включають аналіз потреби в матеріальних ресурсах для забезпечення потреб виробництва, прогнозування попиту на продукцію, збір даних про потреби ринку. Тобто логістична діяльність підприємств – це сукупність систем постачання, виробництва, збуту, виробництва та утилізації продукції. ТОВ «ЮТ СЕРВІС» – це компанія, яка надає послуги з вантажних перевезень по Україні, країнах СНГ, Європи та Америки, тому процесів виробництва та утилізації продукції нема. Адже ЮТ сервіс виступає посередником між замовником та підприємцями-перевізниками, які надають автотранспорт для надання послуг вантажних перевезень.

На підприємстві плануванням матеріальних потреб займається асистент директорів. До переліку матеріальних потреб входять наступні пункти:

- Для комфортного перебування працівників та клієнтів на фабриці: електрообладнання (кондиціонери, обігрівачі, чайник тощо), меблі (робочі столи, крісла, дивани тощо), бойлери з водою, кавоварки;
- Для здійснення операційної діяльності: комп'ютери, робочі телефони, принтери, канцтовари, дошки для планування діяльності тощо.

Планування матеріальних потреб на підприємстві проводиться залежно від цінності необхідних предметів. Асистент щоквартально аналізує динаміку використання, запитів, поломок матеріального забезпечення на підприємстві.

Планування закупівлі канцтоварів та інших малоцінних предметів здійснюється двічі на місяць.

Було вирішено, що для надання повноцінної оцінки логістичної діяльності підприємства транспортно-експедиційного підприємства необхідно оцінити співвідношення витрат до доходів. Витрати та чистих дохід ТОВ «ЮТ СЕРВІС» відображено в таблиці 2. 9.

Таблиця 2.9

Співвідношення витрат та доходів

Рік	2016	2017	2018	2019
Витрати на надання логістичних, тис. грн	26069	49532	75054	90789
Чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн	832856	1193475	1225780	1474059

Джерело: складено автором на основі фінансової звітності

Динаміка зміни чистого доходу та витрат на надання логістичних відображена на графіку, рисунок 2.5.

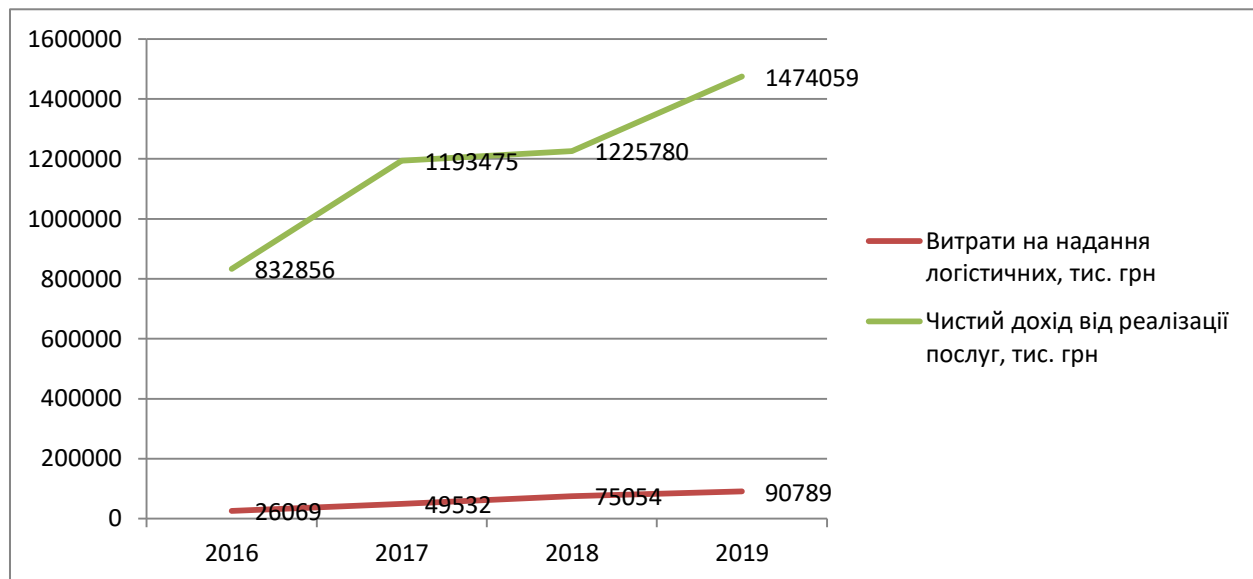


Рис. 2.5. Динаміка показників логістичної діяльності ТОВ «ЮТ СЕРВІС»

Джерело: складено автором

Отже, на графіку спостерігається, що зі зростанням витрат на логістичні у 4 рази в 2019 році (порівняно з 2016), чистий дохід від реалізації продукції зріс в 2,5 рази. У 2016 році відношення витрат на збут до чистого доходу становило 0,038704, а у 2019 - 0,061591. Це означає, що витрати на надання логістичних потрібно більше оптимізувати, щоб на одиницю витраченої грошової одиниці

на надання послуг в майбутньому збільшилась одиниця отриманого чистого доходу.

На основі проведених розрахунків виявлено, що компанія ТОВ «ЮТ СЕРВІС» попри те, що є досить молодого, є дуже перспективною. Уже на сьогодні показники діяльності компанії свідчать про хорошу динаміку діяльності, так як прибуток компанії росте з кожним роком, коефіцієнти фінансової стійкості також. Проте, було виявлено, що можливе ще більше підвищення ефективності, так як менеджери логістики не залучають всі можливі нові технології в процес діяльності, хоча такі ресурси є в доступі.

Висновок до розділу 2

Отже, виявлено, що на виконання логістичної діяльності в компанії є 5 команд та директори: безпосередньо команда з надання послуг на ринку Америки та чотири команди з надання послуг вантажного перевезення на ринках України, країн СНГ та Європи. Щодо перспектив розвитку системи логістики варто зазначити, що так як ЮТ сервіс постійно розширюється та планує збільшувати та посилювати свою діяльність, то планується розширення штат персоналу логістичного відділу, а саме збільшення кількості менеджерів, які безпосередньо займаються наданням послуг вантажних перевезень на різних ринках.

Виявлено, що у звітному 2019 році, порівняно з базовим 2018, зростання виручки від послуг, а саме на 25,48%. Також спостерігається значний приріст собівартості реалізації робіт, а саме на 77,14%.

Під час аналізу діяльності було виявлено, що за досліджуваний період найбільше зросли інші адміністративні витрати, приріст яких становить 121,44%. Найбільше зменшились витрати на охорону, а саме на 67%. Це зумовлено тим, що охорону передали на аутсорсинг і їх витрати враховуються саме в інших адміністративних витратах. В загальному адміністративні витрати зросли на 22,89% за звітний період

Під час оцінки діяльності компанії було проаналізовано показники платоспроможності та рентабельності. Спостерігається, що коефіцієнти рентабельності та платоспроможності діяльності підприємства є в нормі та мають тенденцію до зростання на кінець звітного періоду. Це вказує свідчить хорошу роботу підприємства та вказує на ефективність використання активів компанії для генерації прибутку.

РОЗДІЛ 3

РОЗРОБКА РЕКОМЕНДАЦІЙНИХ ЗАХОДІВ ДЛЯ УДОСКОНАЕННЯ ТРАНСПОРНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ “ЮТ СЕРВІС”

3.1 Проблеми на ринку транспортно-експедиційних компаній

Логістика в Україні все ще розвивається та вдосконалюється. Проте існує ряд труднощів, які їй доводиться долати як у контексті світових тенденцій, так і через національну економіку. Було проаналізовано ринок транспортно-експедиційних підприємств станом на 2021 рік і було виявлено, що в сьогодення основними актуальними проблемами транспортно-експедиційних підприємств та їх діяльності в Україні є наступні:

- Низька якість обслуговування. Хоч як це банально прозвучить, але основною проблемою компаній, що надають транспортно-логістичні послуги, є якість цих послуг. Крім технічних моментів, про які ми поговоримо далі, компанії часто не приділяють уваги клієнто-орієнтованим питанням. Існують вузько спрямовані експедитори, які не володіють власним рухомим складом для перевезень, або логісти, що надають обмежений набір послуг. Вони не тільки не вирішують проблеми клієнтів, а й створюють їм нові і підвищують ризики і страх за вантаж, що перевозиться.

- Брак оптимізації процесу перевезень. Вищезгадана проблема низької автоматизації перевезень призводить до низки інших недоліків вітчизняної системи логістики. Так часто буває, що окремі партії вантажів йдуть, не до кінця наповнивши транспорт. Таким чином, не ефективно використовується рухомий склад і продовжуються терміни постачання. Водночас комплектація збірних вантажів не лише підвищує ефективність та прибутковість бізнесу для компанії-перевізника, а й знижує вартість для клієнтів. Іншою проблемою часто виявляється недостатньо глибоке планування маршруту, а майже завжди відсутність запасного варіанту. І клієнт стикається зі збільшеними термінами перевезення, і як наслідок – завищеною вартістю послуг, що у комбінації

суттєво знижує конкурентоспроможність компаній. Загалом низька автоматизація створює проблему неефективного використання ресурсів компанії — як технічних, так і людських. Для вдосконалення діяльності можна і потрібно використовувати сучасні системи оптимізації бізнес-процесів.

- Нестача інформаційної підтримки під час здійснення перевезень. Сучасні технології правлять світом, і той, хто не адаптується до них, виявляється неконкурентоспроможним. Вибудовуючи грамотну технічну підтримку процесу транспортних перевезень, транспортно-експедиторська компанія забезпечує собі вагому конкурентну перевагу над ринком послуг. Автоматизація процесів для підприємства підвищує ефективність роботи, знаходить слабкі місця та усуває недосконалості бізнес-процесів. Клієнт завжди переживає за збереження свого вантажу при перевезеннях, тому компанія, що надає постійний доступ до інформації про процес перевезення, явно краща з погляду клієнта.

- Низька конкурентоспроможність порівняно з світовими організаціями. Поглиблення зв'язків з іншими країнами та укладання договорів про спрощення міжнародної торгівлі — палиця з двома кінцями. З одного боку, українські компанії отримують полегшений доступ до глобальної сфери логістики та міжнародного перевезення вантажів. Але при цьому рівень конкуренції на світових ринках є надзвичайно високим і багато наших компаній просто “не дотягують” до прийнятих стандартів організації транспортно-експедиторських послуг. Крім того, закордонні компанії заходять на вітчизняний ринок, частково витісняючи українські компанії зі сфери внутрішніх вантажних перевезень, не кажучи вже про обслуговування транзитної частини перевезень територією України.

- Сильна зношеність рухомого складу компаній. Однією з проблем, абсолютно типових для компаній із країн СНД, є висока зношеність рухомого складу. Це відбувається, по-перше, через недосконалість системи амортизації та списання техніки. Поки що не вироблено єдиної системи бухгалтерського списання амортизації технічних засобів, кожна компанія обчислює її по-своєму.

По-друге, у деяких компаніях використовується настільки застаріла і зношена техніка, що її ремонт та підтримка “в строю” обходяться підприємству навіть дорожче, ніж умовна вигода від некупівлі нової техніки. Саме ця ілюзія економії призводить до підвищення витрат на утримання рухомого складу, тому піддає ризику вантаж, що перевозиться, а також може зривати терміни поставок через непередбачені поломки і необхідний ремонт техніки.

- Складності під час страхування вантажу та транспорту, чи взагалі їх не страхування. Ще одним актуальним питанням у вантажоперевезеннях є страхування вантажу та транспорту-перевізника. З одного боку, у міжнародних перевезеннях існує стандартизація відповідальності за системою INCOTERMS. Відповідно до неї, у договорі спочатку встановлюються межі “від і до” відповідальності за збереження вантажу перевізником. У той же час у внутрішніх перевезеннях не всі компанії приділяють таку увагу захисту від ризиків та не надають страхування вантажів. Як наслідок, або клієнти переадресовують це питання стороннім компаніям і перевізник недоотримує потенційний прибуток, або, у разі виникнення непередбаченої ситуації, розпочинаються тривалі розгляди про відповідальність та компенсації, які негативно позначаються на репутації компанії.

- Проблеми інфраструктури країни. Крім приватних чинників компанії, діяльність транспортно-експедиторських організацій впливає загальне становище у країні. Погана якість доріг створює низьку прохідність та негативно впливає на швидкість доставки вантажів. Часто компанії не можуть скласти максимально короткий маршрут через ненадійність доріг, погане покриття чи навпаки — перевантаженість основних транспортних магістралей. Не можна забувати і про недосконалість законодавства України у сфері транспорту та перевезень. Постійні зміни та протиріччя зі світовими стандартами ускладнюють роботу транспортно-логістичних компаній, що діють на вітчизняному та зарубіжних ринках.

ТОВ «ЮТ СЕРВІС» – це одне з тисячі транспортно-експедиційних підприємств України. І воно, як і будь-яке, має свої переваги та вузькі місця. Компанія виступає посередником між замовником та перевізником. Як для замовників фізичних чи юридичних осіб, так і для транспортних компаній співробітництво з експедиційною компанією є вигідним, адже це мінімізує ризики невиконання поставлених умов від будь-якої зі сторін, проте якщо не правильно розраховувати вартість перевезення чи неточні договори заключати з перевізниками – компанія може страждати.

Якщо аналізувати основні проблеми, які є на ринку логістики сьогодні, ТОВ «ЮТ Сервіс» зіткнулась із нестачею оптимізації процесу перевезень.

Під час дослідження діяльності підприємства ТОВ «ЮТ СЕРВІС» було виявлено, що прибуток компанії – це різниця між ціною, яку оплачує замовник за надання послуг, та ціною, яку ставить перевізник. Так як обидві сторони зацікавлені в економії коштів та в заробітку відповідно, то компанія ТОВ «ЮТ СЕРВІС» повинна шукати шляхи покращення прибутковості. Було повідомлено, що замовники платять достатню суму за надання якісних послуг і підвищення цін не є можливим, так як компанія гарантує, що ціни є нижчі від ринкових, тим самим борються так із конкуренцією на ринку. Тому єдиним шляхом підвищення прибутковості компанії є оптимізації витрат на надання послуг.

3.2 Раціоналізація використання рухомого складу перевізників-партнерів ТОВ «ЮТ СЕРВІС» для доставки продукції

Так як вузьким місцем компанії було виявлено недоотримання прибутку за рахунок великих витрат на перевізників, було вирішено спробувати застосувати транспорту задачу до одного з постійних клієнтів ТОВ «ЮТ СЕРВІС» – аграрного підприємства з Вінничини ТОВ «Арчі».

В якості основи для аналізу була складена транспортна схема. Згодом проводились розрахунки найкоротших відстаней між пунктами доставки

вантажів від елеватора до переробних підприємств компанії ТОВ «Арчі». Дані відображені в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Дані пунктів доставки

№	Назва	Адреса	Точка
1.	ТОВ «Комбінат хлібопроду»	м. Вінниця, вул. Соборна, 97	(М1)
2.	ТОВ «Хліб Вінниччини»	м. Вінниця, вул. Соборна, 66	(М2)
3.	ТОВ «Технопром-продукт»	м. Немирів, вул. 600-річчя, 17	(М3)
4.	ТОВ «Подільський край»	м. Вінниця, вул. Матроса Кошки, 10Б	(М4)
5.	ПрАТ «Тульчинський хлібокомбінат»	м. Тульчин, вул. Полтавська, 14	(М5)
6.	ПрАТ «Вінницький комбінат хлібопродуктів»	м. Вінниця, вул. Гагаріна, 6	(М6)
7.	ПрАТ «Концерн Хлібпром»	м. Тульчин, вул. Антоновича, 1	(М7)

Джерело: складено автором

Виявлено, що головний склад компанії замовника знаходиться у смт. Крижопіль, вул. Базарна, 6. Вінниця область. На рисунку 3.1 схематично відображено ці точки, як вони розміщені на карті.

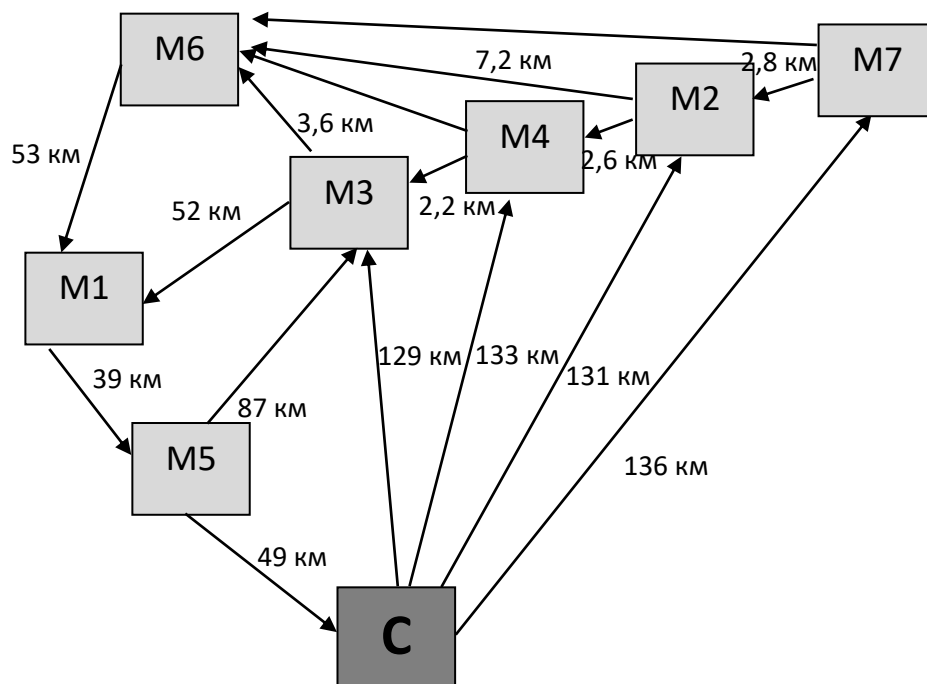


Рис. 3.1. Схема відстаней між складом компанії-замовника та іншими підприємствами

Джерело: складено автором

Після того, як виявлено всі відстані між токами доставки, на рисунку 3.2 було відображено схему найбільш коротких відстаней.

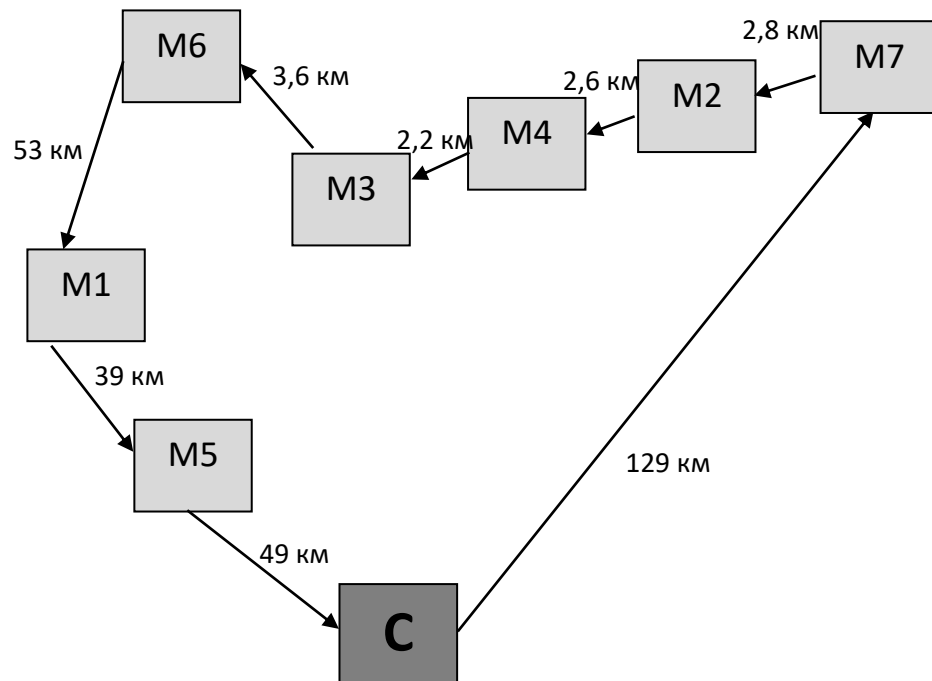


Рис. 3.2. Схема найкоротших відстаней

Джерело: складено автором

Виявлено, що на Комбінат хлібопродуктів (M_1) необхідно довести $q_1 = 5,35$ т пшениці, для Хліб Вінничини (M_2) – 7,3 т, для Технопром-продукт (M_3) – 2,9 т, для Подільський край (M_4) – 5 т, для Тульчинський хлібокомбінат (M_5) – 3,65 т, для Вінницького комбінату хлібопродуктів (M_6) – 4,6 т, для Концерн Хлібпром (M_7) – 6,2 т пшениці. Сумарно загальний обсяг доставки – 35 т пшениці.

Отже, після виявлення потреб кожної точки доставки та з врахуванням сумарного обсягу перевезення було обрано поставити для перевезень на постійну основу 2 вантажних автомобілі, кожна з яких має вантажопідйомність 20 т.

Після цього необхідно було побудувати маршрути доставки для кожної з машин. Для складання маршрутів було побудовано матрицю, яка відображена в

таблиці 3.2, в якій згруповано адреси доставки в окремі маршрути для ТОВ «Арчі».

Таблиця 3.2

Групування двох маршрутів доставки

Маршрут I		Маршрут II	
Точки	Обсяг перевезень, т	Точки	Обсяг перевезень, т
C0	0	C0	0
M2	7,3	M7	6,2
M1	5,35	M6	4,6
M5	3,65	M4	5
		M3	2,9
Сума	16,3	-	18,7

Джерело: складено автором

Далі побудовано матриці для кожного маршруту.

У таблиці 3.3 відображено матрицю, в якій по діагоналі відображено точки маршруту підприємства ТОВ «Арчі», яких необхідно виконати, головний склад (C0), а у відповідних інших клітинках – найкоротші відстані точок доставки вантажу в кілометрах.

Таблиця 3.3

Матриця для маршруту I

C0	131	88	49
131	M2	46	82
88	46	M1	39
49	82	39	M5
268	259	173	170

Джерело: складено автором

Отже, початковий маршрут побудовано для трьох пунктів матриці, що мають найбільше загальне сумарне значення (варто зауважити, що пункти в матриці розміщено в тенденції до спаду).

Наступним кроком у розв'язанні задачі для включення решти точок було обрано пункт, який має найбільшу загальну відстань, і вирішено, між якими

точками його таки необхідно включити. Для того, аби це точно визначити, для кожної пари пунктів було знайдено необхідну величину приросту маршруту за формулою:

$$\Delta L = L1 + L2 + L3, \quad (3.1)$$

де $L1$ – відстань від першого пункту до того, що додається;

$L2$ – відстань від пункту, що додається до другого;

$L3$ – відстань між першим і другим пунктом.

З усіх обчислених відстаней, ΔL обрано мінімальне та розміщено даний пункт між точками обраної пари.

Тобто початковий маршрут доставки вантажів для ТОВ матиме наступний вигляд: склад (C0) – Хліб Вінничини (M2) – Комбінат хлібопродуктів (M1) – склад (C0).

Наступним кроком у вирішенні поставленої задачі для замовнки ТОВ «Арчі» було проведено розрахунки для включення в маршрут пункту M5.

Розрахунки відображено далі:

$$\text{Для } C0 - M5 - M2 - C0: \Delta L = 49 + 82 - 131 = 0.$$

$$\text{Для } C2 - M5 - M1 - C0: \Delta L = 82 + 39 - 46 = 33.$$

$$\text{Для } C0 - M5 - M1 - C0: \Delta L = 39 + 49 - 88 = 0.$$

Отож, після того як було отримано значення ΔL , було і обрано маршрут, який має найбільш оптимальну відстань, а саме: склад (C0) – Хліб Вінничини (M2) – Комбінат хлібопродуктів (M1) – Тульчинський хлібокомбінат (M5) – склад (C0).

Аналогічно також було проведено і розрахунки для другого маршруту. Матрицю наступного маршруту відображено в таблиці 3.4.

Таблиця 3.4

Матриця для маршруту II

C0	136	128	129	133
136	M7	9,6	7,8	4,8
128	9,6	M6	3,6	5,2
129	7,8	3,6	M3	2,2
133	4,8	5,2	2,2	M4
526	158,2	146,4	142,6	145,2

Джерело: складено автором

Аналогічно до розрахунків для першого маршруту, було проведено і розрахунки оптимального маршруту II. Спершу визначено початковий маршрут: склад (C0) – Концерн Хлібпром (M7) – Подільський край (M6) – Вінницький комбінат хлібопродуктів (M4) – склад (C0).

Після того все так само аналогічно було проведено розрахунки для включення в маршрут пункту M3.

$$\text{Для } C0 - M3 - M7: \Delta L = 129 + 7,8 - 136 = 0,8.$$

$$\text{Для } M7 - M3 - M6: \Delta = 7,8 + 3,6 - 9,6 = 1,8.$$

$$\text{Для } M6 - M3 - M4: \Delta = 3,6 + 2,2 - 5,2 = 0,6.$$

$$\text{Для } M4 - M3 - C0: \Delta = 2,2 + 129 - 131 = 0,2$$

Враховуючи отримані значення ΔL , було обрано найменше значення. Після чого маршрут 2 буде виглядати наступним чином: склад (C0) – ПрАТ Концерн Хлібпром (M7) – Подільський край (M6) – Вінницький комбінат хлібопродуктів (M4) – Технопром-продукт (M3) – склад (C0).

Після проведених розрахунків було також схематично відображено маршрут руху вантажівок для доставки продукції підприємства ТОВ «Арчі» та відображено результати на рисунках 3.3 - 3.4.

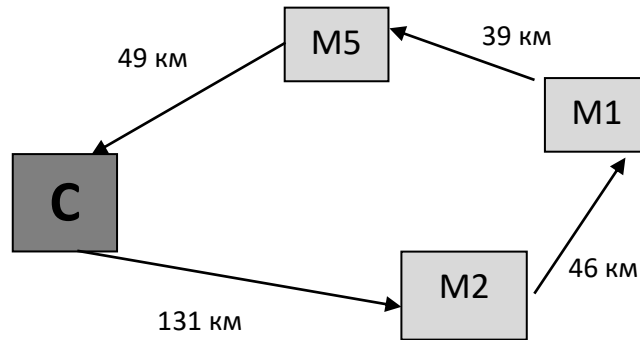


Рис. 3.3. Маршрут I

Джерело: складено автором

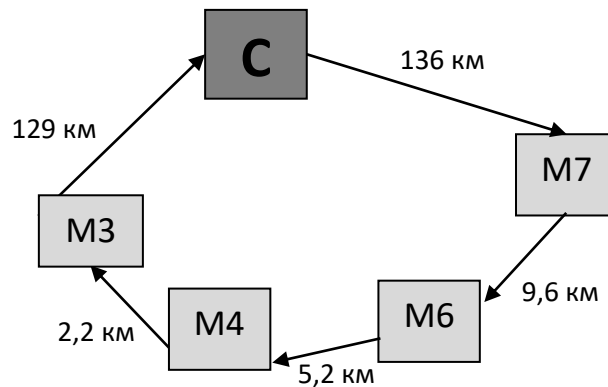


Рис. 3.4. Маршрут II

Джерело: складено автором

Отож виявлено, що обидва розраховані маршрути для підприємства ТОВ «Арчі» є кільцевими.

Загальна довжина маршруту I: $L = 49 + 39 + 46 + 131 = 265$ км.

Загальна довжина маршруту II: $L = 136 + 9,6 + 5,2 + 2,2 + 129 = 282$ км.

Після проведення усіх необхідних розрахунків для доставки продукції підприємства ТОВ «Арчі» для подальшого аналізу ефективності впровадження вирішення транспортної задачі транспортно-експедиційною компанією «ЮТ СЕРВІС» було розраховано наступні техніко-експлуатаційні показники: час навантаження-розвантаження, час на нульовий пробіг, коефіцієнт використання вантажопідйомності, кількість оборотів на маршруті, час обороту тощо.

1. Коефіцієнт готовності автопарку на один робочий день:

$$\alpha_T = \frac{A_{re}}{A_C}, \quad (3.2)$$

$$\alpha_T = \frac{2}{2} = 1$$

2. Коефіцієнт використання автомобілів на один робочий день:

$$\alpha_B = \frac{A_{EK}}{A_C}, \quad (3.3)$$

$$\alpha_B = \frac{2}{2} = 1$$

3. Коефіцієнт статичного використання вантажопідйомності автомобілів:

$$Y_C = \frac{Q_\phi}{Q_B} \quad (3.4)$$

$$Y_{C1} = \frac{16,3}{20} = 0,82, Y_{C2} = \frac{18,7}{20} = 0,93$$

4. Коефіцієнт динамічного використання вантажопідйомності автомобілів:

$$Y_D = \frac{P_\phi}{P_B} \quad (3.5)$$

$$Y_{D1} = \frac{16,3 * 265}{20 * 265} = 0,82, Y_{D2} = \frac{18,7 * 282}{20 * 282} = 0,93$$

5. Коефіцієнт використання пробігу:

$$\beta = \frac{l_{ван}}{l_{заг}} = \frac{131 + 46 + 39}{131 + 46 + 39 + 49} = 0,82 \quad (3.6)$$

$$\beta = \frac{l_{ван}}{l_{заг}} = \frac{136 + 9,6 + 5,2 + 2,2}{136 + 9,6 + 5,2 + 2,2 + 129} = 0,54$$

6. Середня відстань поїздки з вантажем, км:

$$l_{er} = \frac{l_{ван}}{n} = \frac{216}{1} = 216, l_{er} = \frac{l_{ван}}{n} = \frac{153}{1} = 153 \quad (3.7)$$

7. Середня відстань перевезень, км:

$$l_{сер} = \frac{\sum P}{\sum Q} = \frac{16,3 * 265}{16,3} = 265, l_{сер} = \frac{\sum P}{\sum Q} = \frac{18,7 * 282}{18,7} = 282 \quad (3.8)$$

8. Технічна швидкість, км/год:

$$V_t = \frac{l_{заг}}{t_{де}}, \quad (3.9)$$

$$V_{t1} = \frac{265}{5} = 53, V_{t2} = \frac{282}{5,6} = 50$$

9. Експлуатаційна швидкість, км/год:

$$V_{ЕК} = \frac{l_{заг}}{T_H} = \frac{265}{9} = 29,4 \quad (3.10)$$

$$V_{ЕК} = \frac{l_{заг}}{T_H} = \frac{282}{10} = 28,2$$

10. Час на нульовий пробіг, год:

$$t_H = \frac{l_H}{V_t} = \frac{49}{53} = 0,92, t_H = \frac{l_H}{V_t} = \frac{129}{50} = 2,6 \quad (3.11)$$

11. Час роботи на маршруті, год:

$$T_M = T_H - t_H \quad (3.12)$$

$$T_{M1} = 9 - 0,92 = 8,08, \quad T_{M2} = 10 - 2,6 = 7,4$$

12. Час однієї їздки, год:

$$t_e = t_{\text{дог}}^{\text{ган}} + t_{\text{дог}}^x + t_n + t_p \quad (3.13)$$

$$t_{e1} = 5 + 0,92 + 3 * 0,6 = 7,7 \text{ год}$$

$$t_{e2} = 5,6 + 2,6 + 4 * 0,6 = 10 \text{ год}$$

13. Кількість їздок, разів:

$$n_e = \frac{T_H}{t_e} \quad (3.14)$$

$$n_{e1} = \frac{9}{7,7} = 1, \quad n_{e2} = \frac{10}{10} = 1$$

14. За зміну пробіг автомобіля, км:

$$L_{\text{ДОБ}} = T_H * V_{\text{ЕК}} \quad (3.15)$$

$$L_{\text{ДОБ1}} = 9 * 29,4 = 264,6, \quad L_{\text{ДОБ2}} = 10 * 28,2 = 282.$$

Отже, після проведених розрахунків було виявлено, що завантаженість кожної вантажівки, яка надається на даний момент не є повною. А це означає, що при використанні вантажного транспорту 20тонника для першого маршруту завантажено лише 16,3 т, для другого – 18,7т, що є абсолютно не вигідним. Так як підприємство ТОВ «Арчі» це новий клієнт компанії ТОВ «ЮТ СЕРВІС», то ось так відбувались перевезення раніше іншою транспортно-експедиторською компанією. Відомо, що наразі існують укладені договори з заданими обсягами поставок між ТОВ «Арчі» і переробними підприємствами. Після виконання роботи було вирішено повідомити підприємство ТОВ «Арчі» в проблемі, яку було виявлено, для того, щоб вони також змогли оптимізувати обсяги

перевезення для зменшення своїх витрат. Таким чином можна зав'язати і надалі тісні стосунки, адже в підприємства буде довіра до компанії ЮТ сервіс.

Для того, аби оптимізувати витрати компанії та збільшити прибутковість, було запропоновано ввести дану систему складання маршрутів для перевезення вантажів локальних підприємств, які працюють з компанією на постійні основі.

3.3. Рекомендації до формування маршрутів перевезень ТОВ «ЮТ СЕРВІС»

Транспортно-експедиційною компанією ТОВ «ЮТ СЕРВІС» від підприємства замовника ТОВ «Арчі». Було отримано запит щодо організації транспортування запчастин для техніки для сільського господарства від центрального складу до пунктів. Центральний склад розташований в смт. Крижопіль, Гоголя, 73, Вінницька область.

Сумарний обсяг перевезення складає 5860 кг.

Дані щодо об'єму вантажів та точок доставки відображено в таблиці 3.5.

Таблиця 3.5

Дані завдання

№	Адреса	Кількість вантажу
1.	с. Довжок, Ямпільський район	500 кг
2.	с. Клембівка, Ямпільський район	850 кг
3.	с. Городківка, Крижопільський район	250 кг
4.	с. Качківка, Ямпільський район	400 кг
5.	с. Крикливець, Крижопільський район	150 кг
6.	с. Цибулівка, Тростянецький район	550 кг
7.	с. Голубече, Крижопільський район	730 кг
8.	с. Дзигівка, Ямпільський район	300 кг
9.	с. Джугафра, Крижопільський район	450 кг
10.	с. Заболотне, Крижопільський район	800 кг
11.	с. Яланець, Томашпільський район	270 кг
12.	с. Нетребівка, Томашпільський район	480 кг
13.	с. Куниче, Крижопільський район	330кг

Джерело: складено автором

Для виконання поставленого замовником ТОВ «Арчі» завдання раніше було залучено 5 автомобілів: три вантажопідйомністю 2т, один вантажопідйомністю 3т та один вантажопідйомністю 5т.

Отже, загальна вантажопідйомність усіх залучених до виконання завдання автомобілів становить 13500 кг.

Для виконання цього завдання було вирішено застосувати ресурс «Мурашина логістика», що дозволяє знайти більш оптимальні рішення та вирішити ряд логістичних проблем. За допомогою сервісу Мурашина логістика можна не лише оптимізувати маршрут, але й зменшити витрати на загальний пробіг автомобіля та доставити в точний строк, виключивши затримки та запізнення.

Переваги використання ресурсу Мурашина логістика для діяльності транспортно-експедиторських компаній:

1. Втричі дешевша за аналогічні сервіси, які існують на ринку;
2. Враховує інтереси замовника;
3. Має простий інтерфейс і легка у використанні;
4. За допомогою вирішення завдань через певні алгоритми, забезпечує підвищення рентабельності діяльності компанії;
5. Оптимальність, тобто забезпечує вибір найкращого шляху за заданими задачами та можливими обмеженнями;
6. Надає безкоштовний доступ на 30 днів для тестування зручності використання;
7. Взаємодіє з іншими програмними продуктами;
8. Висока оперативність отримання кінцевих маршрутів тощо.

Першим етапом в роботі з Мурашиною логістикою є введення інформації щодо складу, а саме інформації щодо розташування, часу роботи та необхідного часу на завантаження автомобілів.

Другим етапом є введення інформації про необхідну кількість автомобілів, які будуть залучені до виконання завдання. Інформація, яку

необхідно внести: тип автомобіля, номінальна та максимальна вантажопідйомність, середня швидкість, початок та кінець роботи.

Третім етапом є введення інформації щодо пунктів розвантаження та виконуємо автоматичну прив'язку даних пунктів призначення до мапи сервісу. Окрім того, зазначаємо години роботи, а також час розвантаження автомобілів.

Отже, за допомогою Мурашиної логістики було розраховано, що для виконання доставки запчастин до сільськогосподарської техніки до тринадцяти точок доставки буде достатньо дві машини, одна з яких вантажопідйомністю 3т, а інша – 5т. Відповідно, для них і були сформовані маршрути перевезення.

На рисунку 3.3 відображено розрахунок маршруту для автомобіля 5т.

№	Машина	Расстояние	Затраты	Прибыль	Точек	Вес	Длитель	Ср. скорость	Водитель	Нач.
1	Машина 4	157.48 км	621	0	9	3,450	05:55	51 км/ч	Сотрудник не с	08:00
2	Машина 3	78.84 км	351	0	4	2,410	03:20	51 км/ч	Сотрудник не с	08:00

№	Код	Наименование	Адрес	Вес	Приезд	Отъезд	Расстояние	Примечание
1	1	Центральный склад	Крыкополь, Крыкопольский район	0	08:00	08:30	0.00 км	
2	3	Бригада3	Городковка, Крыкопольский район	250	08:49	09:04	15.89 км	
3	12	Бригада12	Нетребовка, Томашпольский район	480	09:22	09:32	15.61 км	
4	11	Бригада11	Яланец, Томашпольский район	270	09:39	09:54	6.26 км	
5	2	Бригада2	Клемировка, Ямпольский район	650	10:15	10:25	17.79 км	
6	8	Бригада8	Дзыговка, Ямпольский район	300	10:38	10:48	11.28 км	
7	4	Бригада4	Качковка, Ямпольский район	400	11:07	11:17	16.01 км	
8	1	Бригада1	Допжок, Ямпольский район	500	11:29	11:44	10.05 км	
9	9	Бригада9	Джугастра, Крыкопольский район	450	12:04	12:14	16.80 км	
10	5	Бригада5	Крикливец, Крыкопольский район	150	12:56	13:11	35.38 км	
11	1	Центральный склад	Крыкополь, Крыкопольский район	0	13:25	13:55	12.40 км	

Рис. 3.3. Розрахунок маршруту машини 5т

Джерело: складено автором

Спостерігається, що маршрут автомобіля 5т охоплює дев'ять точок доставки, а саме 3, 12, 11, 2, 8, 4, 1, 9, 5. Вантажівка буде відправлятися зі складу, куди і повертається після доставки вантажу на останню точку. Виявлено, що загальна відстань 157,48 км, загальна вага вантажу дорівнює 3450 кг, загальний час автомобіля в дорозі становить 5 год 55 хв.

Сформований маршрут для автомобіля 5т, до якого входять дев'ять точок вивантаження, зображено на рисунку 3.4.

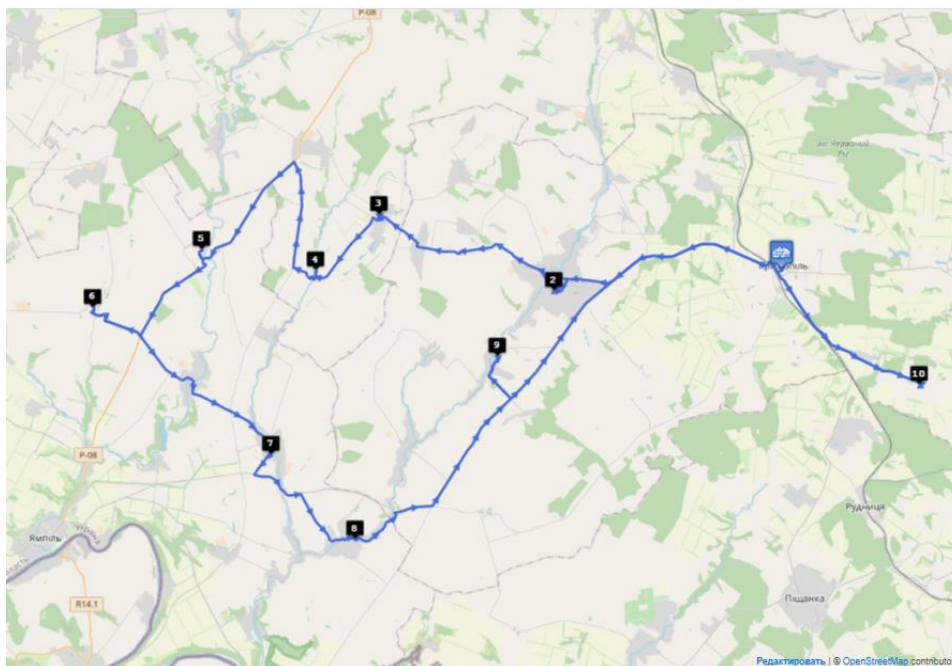


Рис. 3.4. Маршрут 5ти тонника

Джерело: складено автором

Програма Мурашина логістика для кожного транспортного засобу створює автоматично маршрутний лист, що є цінною інформацією і для водія, і для замовника, адже маршрутні листи сприяють кращому розумінню та орієнтованості у послідовності точок доставки, аби не було заминок в дорозі. У ньому вказується час вантажівки під час перевезення, час відправлення та прибуття, що допомагає без запізньєнь прибувати в необхідну до вивантаження бригаду та вчасно відправлятися до наступного пункту призначення.

Маршрутний лист для автомобіля 4 представлено на рисунку 3.5.

Автомобіль	Водитель	К-во точок	Вес, кг	Пробег, км	Выезд	Возвращение	Общее время маршрута	Общее время движения	Средняя скорость, км/ч	Телефон водителя
Машина 4	Сотрудник не определен	9	3450.00	157.48 км	08:00:00	13:55:00	5 ч 55 мин	3 ч 5 мин	51 км/ч	

№	Точка доставки	Адрес	Вес, кг	Пробег до точки, км	Время в пути до точки	Время приезда в точку	Время выезда из точки	Время в точке	Начало работы точки	Конец работы точки	Статус
1	Центральный склад	Крыкополь, Крыкопольский район	0.00	0.00 км	0 мин	08:00	08:30	30 мин	08:00	19:00	
2	Бригада3	Городовка, Крыкопольский район	250.00	15.89 км	19 мин	08:49	09:04	15 мин	08:00	19:30	
3	Бригада12	Натребовка, Томашпольский район	480.00	15.61 км	18 мин	09:22	09:32	10 мин	09:00	19:00	
4	Бригада11	Яланец, Томашпольский район	270.00	8.29 км	7 мин	09:39	09:54	15 мин	08:00	19:00	
5	Бригада2	Клембовка, Ялпольский район	650.00	17.79 км	21 мин	10:15	10:25	10 мин	08:00	19:00	
6	Бригада8	Дзютовка, Ялпольский район	300.00	11.28 км	13 мин	10:38	10:48	10 мин	09:00	20:00	
7	Бригада4	Качювка, Ялпольский район	400.00	16.01 км	19 мин	11:07	11:17	10 мин	08:00	17:00	
8	Бригада1	Должок, Ялпольский район	500.00	10.05 км	12 мин	11:29	11:44	15 мин	08:00	18:00	
9	Бригада9	Другастра, Крыкопольский район	450.00	16.80 км	20 мин	12:04	12:14	10 мин	09:00	19:00	
10	Бригада5	Крыкливец, Крыкопольский район	150.00	35.38 км	42 мин	12:56	13:11	15 мин	09:00	17:00	
11	Центральный склад	Крыкополь, Крыкопольский район	0.00	12.40 км	14 мин	13:25	13:55	30 мин	08:00	19:00	

Рис. 3.5. Маршрутний лист 5ти тонника

Джерело: складено автором

На рисунку 3.6 відображено процес розрахунку маршруту автомобіля 3т.

Пробег: 234.32 км | TT: 13 | Вес: 5,860.00 | Затраты: 973

№	Машина	Расстояние	Затраты	Прибыль	Точек	Вес	Длител	Ср.скорость	Водитель	Нач.
1	Машина 4	157.48 км	621	0	9	3,450	05:55	51 км/ч	Сотрудник не с	08:00
2	Машина 3	76.84 км	351	0	4	2,410	03:20	51 км/ч	Сотрудник не с	08:00

Поиск маршрутов

№	Код	Наименование	Адрес	Вес	Приезд	Отъезд	Расстояние	Примечание
1	1	Центральный склад	Крыкополь, Крыкопольский район	0	08:00	08:30	0.00 км	
2	7	Бригада7	Голубече, Крыкопольский район	730	08:34	08:44	4.01 км	
3	10	Бригада10	Заболотное, Крыкопольский район	800	09:00	09:10	13.94 км	
4	13	Бригада13	Куниче, Крыкопольский район	330	09:32	09:47	18.56 км	
5	6	Бригада6	Цибулевка, Тростянецкий район	550	10:14	10:29	22.69 км	
6	1	Центральный склад	Крыкополь, Крыкопольский район	0	10:50	11:20	17.65 км	

Рис. 3.6. Розрахунок маршруту машини 3т

Джерело: складено автором

Виявлено, що вантажівка 3т має чотири точки доставки продукції, а саме: 7, 10, 13, 6. Вона відправляється зі складу та після виконання всього замовлення прибуває туди ж. Загальна відстань перевезення складає 76,84 км, загальна вага запчастин до сільсько-господарської техніки 2410 кг.

На рис. 3.7 представлено розрахований маршрут для машини 3, який відображено на мапі.

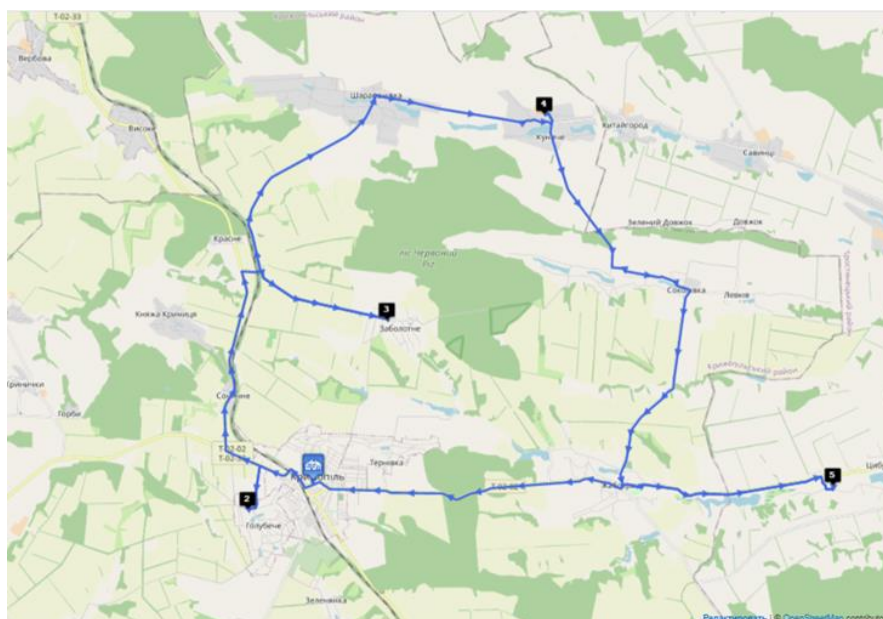


Рис. 3.7. Маршрут автомобіля 3т

Джерело: складено автором

Так як сервіс дозволяє отримати маршрутний лист для водія, що здійснюватиме дане перевезення, відображено на рисунку 3.8 даний документ.

Автомобиль	Водитель	К-во точек	Вес, кг	Пробег, км	Выезд	Возвращение	Общее время маршрута	Общее время движения	Средняя скорость, км/ч	Телефон водителя
Машина 3	Сотрудник не определен	4	2410.00	76.84 км	08:00:00	11:20:00	3 ч 20 мин	1 ч 30 мин	51 км/ч	

№	Точка доставки	Адрес	Вес, кг	Пробег до точки, км	Время в пути до точки	Время приезда в точку	Время выезда из точки	Время в точке	Начало работы точки	Конец работы точки	Статус
1	Центральный склад	Крыжополь, Крыжопольский район	0.00	0.00 км	0 мин	08:00	08:30	30 мин	08:00	19:00	
2	Бригада7	Голубече, Крыжопольский район	730.00	4.01 км	4 мин	08:34	08:44	10 мин	08:00	17:30	
3	Бригада10	Заболотное, Крыжопольский район	800.00	13.84 км	18 мин	09:00	09:10	10 мин	09:00	19:30	
4	Бригада13	Куньив, Крыжопольский район	330.00	18.56 км	22 мин	09:32	09:47	15 мин	09:00	20:00	
5	Бригада6	Цибулівка, Тростянецький район	850.00	22.69 км	27 мин	10:14	10:29	15 мин	08:00	19:15	
6	Центральный склад	Крыжополь, Крыжопольский район	0.00	17.65 км	21 мин	10:50	11:20	30 мин	08:00	19:00	

Рис. 3.8. Маршрутный лист машины 3т

Джерело: складено автором

Для двох організованих маршрутів (для п'ятитонника та трьохтонника), які є оптимізованими після використання сервісу Мурашина логістика, було розраховано також і витрати на перевезення, що відображено на рисунку 3.9.

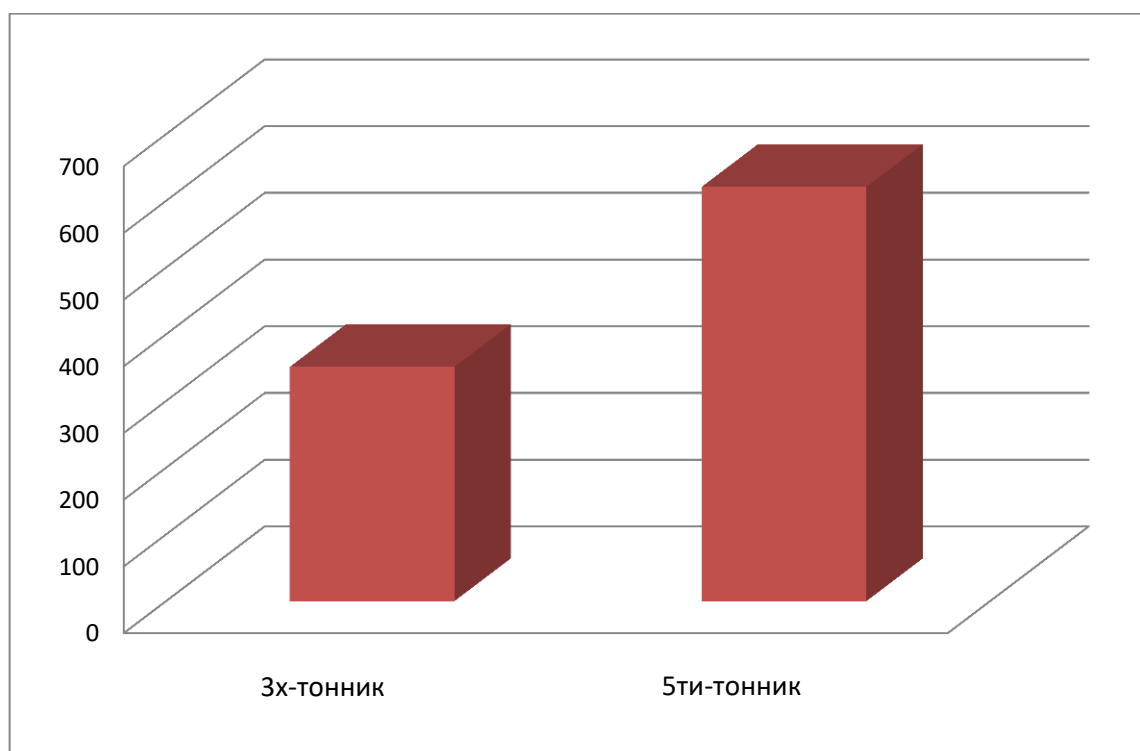


Рис. 3.9. Витрати на транспортування для автомобілів

Джерело: складено автором

Окрім того, сервіс Мурашина логістика допомагає визначити зведений звіт за день по всіх (в даному випадку по двом) маршрутам доставки, що відображено на рисунку 3.10.

		Количество маршрутов	Пробег, км	Количество точек	Вес, кг
Общая информация:		2	234,32 км	13	5880,00

№	Автомобиль	Водитель	Вес, кг	Пробег, км	Количество точек	Выезд	Возвращение	Общее время маршрута	Общее время движения	Средняя скорость, км/ч	Телефон водителя
1	Машина 4	Сотрудник не определен	3450,00	157,48 км	9	08:00	13:55	5 ч 55 мин	3 ч 5 мин	51 км/ч	
2	Машина 3	Сотрудник не определен	2410,00	76,84 км	4	08:00	11:20	3 ч 20 мин	1 ч 30 мин	51 км/ч	

Рис. 3.10. Зведений звіт по двох маршрутах

Джерело: складено автором

Отже, після застосування сервісу Мурашина логістика виявлено, що кількість маршрутів становить 2, кількість точок доставки продукції становить 13. П'ятитонник з вантажем в вазі 3450 кг має дев'ять точок доставки з загальним часом маршруту 5 год 55 хв при середній швидкості 51 км/год. Сумарна відстань – 157,48 км. Трьохтонника маршрут складається з чотирьох точок доставки, пробіг становить 76,84 км, а вага вантажу доставки становить 2410 кг. Сумарний час автомобіля в дорозі сягає 3 год 20 хв. Сумарний пробіг – 234,32 км.

Отже, за допомогою сервісу Мурашина логістика було вирішено задачу з оптимізації доставки запчастин до сільськогосподарської техніки тринадцятьом точкам вивантаження. Спостерігається, що раціональний маршрут позбавив від необхідності залучення п'яти автівок, як це робила компанія замовник раніше, а можна залучати лише 2 автівки. Отже, за допомогою сервісу Мурашина логістика було сплановано та побудовано два кільцевих маршрути доставки, в яких автівки є по максимуму завантажені, що слідує зменшенню витрат до 40%.

Під розрахунку маршрутів доставки вантажів було враховано наступні фактори:

- напрям руху,
- тип та вантажопідйомність автомобіля,
- вага вантажу доставки,
- габарити вантажівки,
- обмеження швидкості,
- розмітки та категорійність доріг.

Тому, з допомогою цього логіст швидко зможе розподілити точки доставки кожному автомобілю, призначити водіїв та експедиторів.

Отже, враховуючи всі вище наведені переваги впровадження в роботу ресурсу «Мурашина логістика» можна зробити висновок, що даний сервіс буде корисним для роботи транспортно-експедиційної компанії ТОВ «ЮТ СЕРВІС» до застосування не лише для партнера ТОВ «Арчі», але й для інших постійних клієнтів.

Висновки до розділу 3

Отже, під час дослідження діяльності на підприємстві ТОВ «ЮТ СЕРВІС» було виявлено проблему в не оптимальному використанні ресурсів рухомого складу перевізників. Адже один і той же об'єм роботи можна зробити зменшивши витрати на наймання більшої кількості вантажівок. Тому для оптимізації діяльності ТОВ «ЮТ СЕРВІС» було розглянуто задачу розрахунку ефективності використання транспорту. Зі складеної схеми відстаней між складом замовником та переробними підприємствами було визначено найкоротші відстані між пунктами доставки вантажів. Загальний обсяг вантажу – 35 т.

Для доставки визначеного замовлення вантажу було обрано дві вантажівки вантажопідйомністю по 20 т кожна. Після цього сформовано 2 матриці щодо виявлення оптимального порядку розвезення вантажу в точки доставки. В кінцевому результаті виявлено перший маршрут: С0 – М2 – М1 – М5 – С0, та другий маршрут: С0 – М7 – М6 – М4 – М3 – С0. Також було розраховано техніко-експлуатаційні показники, а саме час навантаження-розвантаження, коефіцієнт використання вантажопідйомності, час на нульовий пробіг, кількість оборотів на маршруті, час обороту тощо.

Також було надано рекомендації щодо застосування в діяльності логістів ресурсу «Мурашина логістика» для формування маршрутів доставки товарів на

прикладі постійного замовника ТОВ «Арчі». Було організовано доставку запчастин до сільськогосподарської техніки.

Для кожної вантажівки було автоматично розроблено також і маршрутний лист, що допомагає водію набагато краще орієнтуватися в місцевості та у послідовності точок доставки, а також дає всю необхідну інформацію, щоб орієнтуватись в часі прибуття та відправлення. Окрім того, даний ресурс дозволяє визначити зведений звіт за день по двох маршрутах.

ВИСНОВОК

Під час дослідження діяльності компанії “ЮТ Сервіс” було на практиці перевірено здатності ідентифікувати проблеми в організації та обґрунтовувати методи їх вирішення, здобуто навички з проєктування ефективних систем управління, перевірено здатності до застосування спеціалізованого програмного забезпечення та інформаційних систем для вирішення задач управління організацією, а також забезпечено особистий професійний розвиток та планування власного часу.

Транспортна логістика – це система з організації транспортування з дотриманням правила 7R логістики: потрібний товар, необхідної якості, у необхідній кількості, у потрібний час, у потрібне місце, потрібному споживачеві з потрібним рівнем витрат. Процес постачання продукції – це довгий ланцюг і аби досягнути результату необхідно привернути увагу різних осіб: менеджерів-логістів, пакувальників, вантажників, водіїв, перевізників, експедиторів, спеціалістів з оформлення необхідної документації, брокерів, страхувальників тощо.

В сучасних умовах розвитку ринкової економіки виокремлення транспортно-експедиційної діяльності як самостійної підсистеми логістики є найбільш раціональним рішенням, так як всі виробничі підприємства мають змогу таким чином приділяти основну увагу на розвиток своєї головної діяльності, а послуги перевезення довірити третій особі.

Щодо діяльності “ЮТ Сервіс” , то виявлено що в компанії для здійснення логістичної діяльності є 5 команд з надання послуг ринку Америки, на ринках України, країн СНГ та Європи.

Було проаналізовано фінансові показники та діяльність компанії за 2018-2019 роки. У звітному році спостерігається зростання аналізованих показників (таких як заробітної плати працівників тощо). Це пояснюється тим, що підприємство потужно розвивається і вкладає кошти в довготермінові перспективи. Свідченням цього є те, що за звітний період чистий дохід

компанії зріс на 20,3%. Окрім того, коефіцієнти рентабельності діяльності підприємства мають тенденцію до зростання. Щодо перспектив розвитку, варто зазначити, що так як ЮТ сервіс постійно розширяється та планує розширити свою діяльність для посилення своєї позиції на ринку транспортно-експедиційних послуг.

Звісно, як і в будь-якій діяльності, в транспортно-експедиторській діяльності є певні проблеми на сьогодні, а саме: низька якість обслуговування, брак оптимізації процесу перевезень, нестача інформаційної підтримки під час здійснення перевезень, низька конкурентоспроможність порівняно з світовими організаціями, сильна зношеність рухомого складу компаній, складності під час страхування вантажу та транспорту, чи взагалі їх не страхування, проблеми інфраструктури країни.

Зважаючи на всі ці проблеми, може скластися враження, що сфера логістики в Україні занепадає. Однак це неправильний висновок. Логістика в Україні лише розвивається, тому особливо важливо враховувати закордонний досвід та працювати над виправленням зазначених помилок та проблем. Насамперед це стосується автоматизації та оптимізації бізнес-процесів компанії, а також удосконалення портфоліо послуг транспортно-експедиторських компаній України.

Під час дослідження діяльності ТОВ “ЮТ Сервіс” було виявлено, що основна проблема це нераціональне використання рухомого складу перевізників, тобто переплата за лишні непотрібні дії. Адже один і той же об’єм роботи можна зробити зменшивши витрати на наймання більшої кількості вантажівок.

Було знайдено вузьке місце – під час процесу доставки продукції в локальні мережі, водії не завжди обирають правильні маршрути доставки. Тому для оптимізації діяльності ЮТ сервісу було розглянуто задачу розрахунку ефективності використання транспорту. Зі складеної схеми відстаней між складом замовником та переробними підприємствами було визначено

найкоротші відстані між пунктами доставки вантажів. Загальний обсяг вантажу – 35 т.

Також було надано рекомендації щодо застосування в діяльності логістів ресурсу «Мурашина логістика» для формування маршрутів доставки товарів на прикладі постійного замовника ТОВ «Арчі». Було організовано доставку запчастин до сільськогосподарської техніки від центрального складу підприємства-замовника до тринадцятиох бригад. Для кожної вантажівки було автоматично розроблено також і маршрутний лист, що допомагає водію набагато краще орієнтуватися в місцевості та у послідовності точок доставки, а також дає всю необхідну інформацію, щоб орієнтуватись в часі прибуття та відправлення. Окрім того, даний ресурс дозволяє визначити зведений звіт за день по двох маршрутах.

Отже, сервіс «Мурашина логістика» дозволив оптимізувати маршрут, знизити витрати на перевезення, зменшити загальний пробіг, доставити вантаж в точний строк та вирішити ряд логістичних проблем

В такому випадку на основі реального кейсу з новим партнером компанії було показано, як можна зменшити витрати на оплату перевізників і за рахунок цього не лише підвищити собі прибутковість, але й зміцнити стосунки з виробничими підприємствами. Адже їм також оптимізація доставки вантажів є цікавою.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Роль транспорту в торгівлі URL:
http://ni.biz.ua/8/8_16/8_169166_rol-transporta-v-torgovle.html
2. FEATURES OF RISK MANAGEMENT IN THE FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF THE ENTERPRISE URL:
<http://confmanagement.kpi.ua/proc/article/view/201137>
3. Transportation and storage URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264220676-10-en.pdf?expires=1637944815&id=id&accname=guest&checksum=6D7DB32F1ECB62A59BD47DD3B7797CBB>
4. Особенности транспортно-экспедиционной деятельности URL:
<https://trans.ru/education/spravochnik-logista/transportno-ekspeditsionnaya-deyatelnost-v-rossii.html>
5. Service as a function of transport and an activity in the anthropotechnics management URL: https://www.matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2018/52/matecconf_esci2018_05013.pdf
6. Проблемы транспортно-экспедиционной деятельности в Украине URL:
<http://www.ols.com.ua/wp/2016/04/14/%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D1%8B-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE-%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B9/>
7. Анализ рынка транспортно-экспедиционных услуг URL:
http://vch.ru/event/view.html?alias=analiz_rynka_transportno-ekspedizionnyh_uslug
8. РАЗВИТИЕ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ В УКРАИНЕ URL: <https://docplayer.com/26279628-Razvitie-i->

sovremennoe-sostoyanie-transportno-ekspedicionnogo-obsluzhivaniya-predpriyatiy-i-organizaciy-v-ukraine.html

9. The Critical Role of Transportation in Business and the Economy URL: <https://www.informit.com/articles/article.aspx?p=2171313>

10. International economic activity transport and logistics companies URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/international-economic-activity-transport-and-logistics-companies-in-russia>

11. Role of a Freight Forwarder | Functions, Duties & more URL: <https://www.dripcapital.com/resources/blog/how-to-choose-freight-forwarder>

12. Services trade by enterprise characteristics – STEC URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Services_trade_by_enterprise_characteristics_-_STEC

13. Топ-10 найбільших логістичних компаній України URL: <https://mintrans.news/logistics/top-10-naybilshikh-logistichnikh-kompaniy-ukraini>

14. Freight Forwarders' Cloud-Based Platform with Usability Features URL: <http://www.ijeeee.org/vol9/495-CD1005.pdf>

15. Повышение эффективности транспортно-экспедиционных услуг на основе функционирования логистических центров URL: <https://www.dissercat.com/content/povyshenie-effektivnosti-transportno-ekspeditsionnykh-uslug-na-osnove-funktsionirovaniya-log>

16. General characteristic of the contract of transport forwarding URL: https://www.researchgate.net/publication/329633446_General_characteristic_of_the_contract_of_transport_forwarding

17. Повышение эффективности работы транспортно-экспедиционного предприятия URL: <http://tekhnosfera.com/povyshenie-effektivnosti-raboty-transportno-ekspeditsionnogo-predpriyatiya>

18. ТЕНДЕНЦІЇ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ В 2019-2020 URL: <https://trans-star.com.ua/2019/12/02/tendencii-rynka-gruzoperevozok-ukrainy-v-2019-2020/>

19. Рынок грузоперевозок автомобильным транспортом в Украине: не везет из-за карантина URL: <https://pro-consulting.ua/pressroom/rynok-gruzoperevozok-avtomobilnym-transportom-v-ukraine-ne-vezet-iz-za-karantina>
20. АНАЛИЗ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАИНЕ. 2020 ГОД URL: <https://pro-consulting.ua/issledovanie-rynka/analiz-rynka-gruzoperevozok-avtomobilnym-transportom-v-ukraine-2020-god>
21. РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ: ТЕНДЕНЦИИ И ВЕКТОРЫ РАЗВИТИЯ URL: <https://logist.fm/publications/rynok-gruzoperevozok-v-ukraine-tendencii-i-vektory-razvitiya>
22. Грузоперевозки в Украине и Киеве – современные реалии и тенденции URL: <https://www.44.ua/news/2933992/gruzoperevozki-v-ukraine-i-kieve-sovremennye-realii-i-tendencii>
23. ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ URL: <https://logist.fm/publications/tendencii-i-perspektivy-razvitiya-rynka-gruzovyh-perevozok-v-ukraine>
24. Экспедиторы в Украине URL: <https://flagma.ua/companies/avto-ekspeditory-kompanii/>
25. ЗАКОН УКРАЇНИ Про транспортно-експедиторську діяльність URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
26. Повышение эффективности работы транспортно-экспедиционного предприятия URL: <http://www.dslib.net/upravlenie-perevozki/povyshenie-jeffektivnosti-raboty-transportno-jekspedicionnogo-predprijatija.html>
27. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ КОМПАНИЯХ URL: <https://economy-lib.com/upravlenie-riskami-v-transportno-ekspeditorskih-kompaniyah>
28. Service quality evaluation of international freight forwarders: an empirical research in East Asia URL: <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-019-0053-6>

29. European Transport Research Review URL:
<https://etr.springeropen.com/articles/10.1007/s12544-009-0014-5>
30. 5 Tips for Improving Freight Forwarding Business Efficiency URL:
<https://www.searates.com/ua/blog/post/5-tips-for-improving-freight-forwarding-business-efficiency>
31. The relative efficiency of shipping companies URL:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554511000020>
32. Freight Forwarder and its Importance URL:
<https://howtoexportimport.com/Freight-Forwarder-and-its-Importance-10337.aspx>
33. Importance of the Freight Forwarding Industry URL:
<https://hisspedition.sk/en/importance-freight-forwarding-industry/>
34. What is a forwarding agent and what benefits does it provide URL:
<https://www.bilogistik.com/en/blog/benefits-of-a-forwarding-agent/>
35. LOGISTICS EFFICIENCY: A KEY FACTOR IN THE ORGANISATION URL: <https://www.aratubo.com/blog/logistics-efficiency/>
36. Сайт компанії ЮТ Сервіс URL: <https://uts.ua/uk/>
37. Логістика: методичні вказівки до виконання та захисту магістерських дисертацій на здобуття ступеня магістра для студентів факультету менеджменту та маркетингу галузі знань 07 «Менеджмент та адміністрування» спеціальності 073 «Менеджмент 2, спеціалізації «Логістика» / Уклад.: В.В. Дергачова, І.С. Луценко, К.О. Бояринова, І.М. Манаєнко – К.: НТУУ «КПІ імені Ігоря Сікорського», 2017. — 55 с.

ДОДАТОК А

РАЗОВИЙ ДОГОВІР № 29176242

на перевезення вантажів автомобільним транспортом

м. Київ

«12» липня 2021р.

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ЮТ СЕРВІС», далі іменується «Експедитор», в особі директора **Ступаківського Олександра Олександровича**, який діє на підставі Статуту, з однієї сторони, та **ФОП Сашіна Ольга Миколаївна**, далі іменується «Перевізник», в особі Директора **Сашіної Ольги Миколаївни**, який діє на підставі **виписки про державну реєстрацію фізичною особою-підприємцем**, з іншої сторони, разом надалі іменуються «Сторони», а кожна окремо – «Сторона», уклали цей Разовий договір на перевезення вантажів автомобільним транспортом (далі – «Разовий договір») про наступне:

1. За цим Разовим договором Перевізник зобов'язується доставити довірений йому Експедитором вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (Вантажоодержувачеві), а Експедитор зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

2. Основні умови перевезення:

Вантажовідправник	Віталій +380674424482
Маршрут перевезення	Київ (Київська обл.) - Щастя (Луганська обл.)
Адреса завантаження	м. Київ, вул. Івана Виговського 9а
Дата та час подачі автотранспорту	13.07.2021
Найменування вантажу, кількість (маса) вантажу, рід упаковки	Кисневі балони, 25шт
Вантажоодержувач	Олександр +380502148768
Адреса розвантаження	м. Щастя, Луганська обл., вул. Гагаріна 1
Дата та час доставки вантажу	16.07.2021
Вимоги до транспортного засобу / тип кузова	Критий автомобіль з ременями
Марка та номер транспортного засобу, номер причепа/ П.І.П.	FIAT AH58140I, Шмаров Максим Валерійович,

ВОДІЯ, номер телефону	0990565654
Відповідальна особа Перевізника, номер телефону	Ольга 380974990640
Відповідальна особа Експедитора, номер телефону	Юлія Назарук, 380(93) 673 74 28
Плата за перевезення	7000 грн.
Порядок, форма і строки оплати	Оплата за перевезення здійснюється шляхом безготівкового переказу грошових коштів на поточний рахунок Перевізника в день отримання отримання Експедитором від Перевізника оригіналів документів на перевезення вантажу, в тому числі: рахунок, акт наданих послуг, ТН (2 прим.), Договір-заявка.

3. Перевізник здійснює перевезення вантажу власними або орендованими транспортними засобами (тягач з причепом/напівпричепом) та надає Експедитору документи, що підтверджують право використання таких транспортних засобів (свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, договір оренди тощо). Перевізник гарантує наявність у нього усіх необхідних документів, які потрібні для безперешкодного здійснення перевезення вантажу, надання інших послуг, у відповідності до умов цього Разового договору.
4. Перевізник відповідає за збереження переданого йому вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі вантажоодержувачеві.
5. У разі несвочасної подачі транспортного засобу під завантаження Перевізник сплачує Експедитору неустойку у розмірі **500 грн.** за кожен початок доби запізнення.
6. У разі прострочення доставки вантажу Перевізник сплачує Експедитору неустойку у розмірі **500 грн.** за кожен початок доби прострочення.
7. У разі понаднормового простою транспортного засобу при здійсненні операцій з завантаження/розвантаження Експедитор сплачує Перевізнику неустойку у розмірі **500 грн.** за кожен початок доби простою транспортного засобу.
8. У разі відмови від виконання цього Разового договору після його підписання Сторонами, Перевізник сплачує Експедитору штраф у розмірі 20 % від плати за перевезення вантажу. Подача транспортного засобу, що не відповідає вимогам для перевезення, відсутність необхідних документів для перевезення, подача

транспортного засобу з водієм у стані, що не дозволяє йому перевозити вантаж, запізнення транспортного засобу на завантаження більше ніж на 2 (дві) години від часу, вказаного у цьому Разовому договорі, також вважається відмовою Перевізника від виконання цього Разового договору.

9. Перевізник повинен впевнитися, що вантаж доставлений за точною адресою та тому вантажоодержувачу, що вказані у Разовому договорі та товарно-транспортній накладній. Водій зобов'язаний бути присутнім при розвантаженні і здачі вантажу (з моменту відкриття автомобіля і до моменту підписання документів, в тому числі акту пошкодження/зіпсуття вантажу (при складанні такого)). Водій є представником і довіреною особою Перевізника і зобов'язується належним чином оформити передачу вантажу, зокрема, прослідкувати, щоб у товарно-транспортній накладній уповноважена на одержання вантажу особа Вантажоодержувача проставила дату одержання вантажу, свою посаду, прізвище, ім'я, по-батькові, підпис, печатку Вантажоодержувача, серію та номер довіреності на отримання вантажу.

10. Сплата Стороною штрафних санкцій не звільняє її від обов'язку виконати всі свої договірні зобов'язання в повному обсязі. Збитки підлягають відшкодуванню в повному обсязі понад встановлені штрафні санкції.

11. Перевізник визнає, що Експедитор не є власником вантажу, що перевозиться, і тому Перевізник не має права притримувати вантаж в якості забезпечення Експедитором зобов'язань по оплаті та зобов'язаний у відповідності до умов цього Разового договору видати його належному Вантажоодержувачу.

12. У випадку виникнення між Сторонами спорів стосовно сум відшкодування штрафних санкцій, збитків, вартості зіпсованого, втраченого, знищеного, пошкодженого вантажу тощо, Експедитор вправі до остаточного вирішення спору, без застосування до нього відповідальності, застосовувати до Перевізника оперативно-господарську санкцію у вигляді призупинення оплати по цьому Разовому договорі.

13. Сторони погодили, що до вимог, що впливають із цього Разового договору, застосовується позовна давність в три роки.

14. Сторони визнають повну юридичну та доказову силу цього Разового договору, укладеного Сторонами в електронній формі, а також будь-яких інших електронних документів, надісланих за електронними адресами Сторін, зазначеними у розділі 16 цього Разового договору.

15. Цей Разовий договір набирає чинності з моменту його підписання Сторонами та скріплення печатками Сторін та діє до повного виконання Сторонами своїх зобов'язань.

16. РЕКВІЗИТИ ТА ПІДПИСИ СТОРІН

ЕКСПЕДИТОР	ПЕРЕВІЗНИК
<p align="center">ТОВ «ЮТ СЕРВІС»</p> <p>Юридична адреса: 04112, м.Київ, вулиця Дегтярівська, будинок 48, офіс 609-1,</p> <p>Адреса для листування: 04112, м.Київ, вулиця Дегтярівська, будинок 48, офіс 609-1,</p> <p>Ідентифікаційний код в ЄДРПОУ: 42971117</p> <p>П/р: UA843206490000026004052728124 в ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК» код МФО: 320649</p> <p>Телефон: (044) 227-25-59</p> <p>ІПН: 429711126590</p> <p>email:utservice2016@gmail.com</p> <p>Платник податку на прибуток на загальних підставах</p>	<p align="center">ФОП Сашіна Ольга Миколаївна</p> <p>Юридична адреса: 09100, Київська область, м. Біла Церква , вул. Гайок, 174, кв.2</p> <p>Ідентифікаційний код в ЄДРПОУ: 3070018865</p> <p>код МФО: 322669</p>
<p>Ступаківський О.О.</p> <hr/>	<p>Сашіна О.М.</p> <hr/>
<p>М.П.</p>	<p>М.П.</p>

ДОДАТОК Б

Річна фінансова звітність ТОВ "ЮТ сервіс" 2019р.

Баланс (Звіт про фінансовий стан) на 31.12.2019 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000		
первісна вартість	1001		
накопичена амортизація	1002		
Незавершені капітальні інвестиції	1005		
Основні засоби:	1010	29119	27828
первісна вартість	1011	50312	51842
знос	1012	21193	24014
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030		
інші фінансові інвестиції	1035	28354	22940
Усього за розділом I	1095	32738	53175
II. Оборотні активи			
Запаси	1100		
Виробничі запаси	1101		
Незавершене виробництво	1102		
Готова продукція	1103		
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	116674	106176
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	53133	183823
з бюджетом	1135	21846	5076
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	56569	56686
Поточні фінансові інвестиції	1160	2570	2570
Грошові кошти та їх еквіваленти	1165	24111	13224
Готівка	1166	61	440
Рахунки в банках	1167	24050	12784
Інші оборотні активи	1190	872	7314
Усього за розділом II	1195	694504	773774
Баланс	1300	727242,00	826949,00

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	66069	86069
Додатковий капітал	1410	109329	289329
Резервний капітал	1415	332557	199366
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	350	-133191	186722
Усього за розділом I	1495	374764,00	761486,00
II. Довгострокові зобов'язання та забезпечення			
Довгострокові кредити банків	1510	249344	104000
Інші довгострокові зобов'язання	1515		
Усього за розділом II	1595	249344	104000,00
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Поточна кредиторська заборгованість:	1610		
за товари, роботи, послуги	1615	83961	84871
за розрахунками з бюджетом	1620	835	920
за розрахунками зі страхування	1625	654	1090
за розрахунками з оплати праці	1630	5042	6913
за одержаними авансами	1635	808	1251
Інші поточні зобов'язання	1690	11834	29844
Усього за розділом III	1695	103134	124889
Баланс	1900	727242,00	826949,00

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 2019 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Чистий дохід від реалізації продукції	2000	1474059,00	1225780,00
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	1345158,00	1186894,00
Валовий прибуток	2090	128901,00	38886,00
Інші операційні доходи	2120	51296,00	68715,00
Адміністративні витрати	2130	-28129,00	-22889,00
Витрати на збут	2150	-90789,00	-75054,00
Інші операційні витрати	2180	-56803,00	-68760,00
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток/збиток	2190	4476,00	-59102,00
Інші фінансові доходи	2220	1193	2097
Інші доходи	2240	208646	
Фінансові витрати	2250	-23651	-75905
Інші витрати	2270	-3942	-281
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток/збиток	2290	186722	-133191
Чистий фінансовий результат: прибуток/збиток	2350	186722	-133191

II. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Матеріальні затрати	2500	1961465	1698461
Витрати на оплату праці	2505	113618	79322
Відрахування на соціальні заходи	2510	25337	17586
Амортизація	2515	29905	30491
Інші операційні витрати	2520	121035	113872
Разом	2550	2251360	1939732

ДОДАТОК В

Річна фінансова звітність ТОВ "ЮТ сервіс" 2018р.

Баланс (Звіт про фінансовий стан) на 31.12.2018 р.

Актив	Код рядка	На початок періоду	На кінець звітного періоду
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи:	1000		
первісна вартість	1001		
накопичена амортизація	1002		
Незавершені капітальні інвестиції	1005		
Основні засоби:	1010	287062	29119
первісна вартість	1011	469227	50312
знос	1012	182165	21193
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030		
інші фінансові інвестиції	1035	28354	28354
Усього за розділом I	1095	329784,00	32738
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	250252	
Виробничі запаси	1101	238967	
Незавершене виробництво	1102	220	
Готова продукція	1103	10954	
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	71127	116674
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	55347	53133
з бюджетом	1135	8075	21846
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	46186	56569
Поточні фінансові інвестиції	1160	2570	2570
Грошові кошти та їх еквіваленти	1165	24815	24111
Готівка	1166	8	61
Рахунки в банках	1167	14807	24050
Інші оборотні активи	1190	235	872
Усього за розділом II	1195	343094	694504
Баланс	1300	67287,00	727242,00

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	66069	66069
Додатковий капітал	1410	109329	332557
Резервний капітал	1415	265385	-133191
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	350	84757	374764,00
Усього за розділом I	1495	525540,00	
Довгострокові кредити банків	1510	217500	249344
Інші довгострокові зобов'язання	1515	53788	
Усього за розділом II	1595	271288,00	249344
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Поточна кредиторська заборгованість:	1610		
за товари, роботи, послуги	1615	32141	83961
за розрахунками з бюджетом	1620	600	835
за розрахунками зі страхування	1625	997	654
за розрахунками з оплати праці	1630	2319	5042
за одержаними авансами	1635	2076	808
Інші поточні зобов'язання	1690	6717	11834
Усього за розділом III	1695	26050,00	103134
Баланс	1900	67287,00	727242,00

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 2017 рік

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За попередній період
Чистий дохід від реалізації продукції	2000	1225780	1193475,00
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-1186894	-1010781,00
Валовий прибуток	2090	38886	182694
Адміністративні витрати	2130	-22889	-26615,00
Інші операційні витрати	2180	-68760	-53802,00
Фін. рез-т від операційної діяльності: прибуток/збиток	2190	-59102	127311,00
Інші фінансові доходи	2220	2097	5437
Фінансові витрати	2250	-75905	-47601
Інші витрати	2270	-281	-390
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток/збиток	2290	-133191	84757
Чистий фінансовий результат: прибуток/збиток	2350	-133191	84757

II. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Стаття	Код рядка	За попередній період	За звітний період
Матеріальні затрати	2500	16984	14317
Витрати на оплату праці	2505	79322	61561
Відрахування на соціальні заходи	2510	17586	23034
Інші операційні витрати	2520	113872	79108
Разом	2550	1939732	1625396

ДОДАТОК Г

«Затверджую»

Директор
ТОВ «ЮТ СЕРВІС»
Ступаківський О.О.

Посадова інструкція логіста

1. Загальні положення

1.1. Менеджер-логіст підпорядковується директору ТОВ «ЮТ СЕРВІС»

2. Завдання та обов'язки

- 2.1. Організація безперебійності і продуктивності щоденної роботи відділу логістики.
- 2.2. Наймати транспорт, за відсутності власного.
- 2.3. Контролювати відвантаження продукції зі складу.
- 2.4. Контролювати своєчасну доставку продукції до клієнта.
- 2.5. Контролювати своєчасний збір тари водіями.
- 2.6. Оцінка і аналіз витрат, пов'язаних з виконання логістичних операцій.
- 2.7. Оцінка і аналіз продуктивності операцій по логістиці.
- 2.8. Дотримання затвердженого кошторису витрат, статей бюджету.
- 2.9. Вдосконалення роботи відділу, розробка і впровадження нових систем, направлених на підвищення ефективності використання оборотних коштів.
- 2.10. Аналіз, планування, організація, координація і управління (включаючи організацію контролю за виконання) логістичними процесами підприємства.
- 2.11. Проектування і розробка нових логістичних систем а також оптимізація існуючих логістичних систем.
- 2.12. Організація робіт по розробці форм і методів ведення звітності.
- 2.13. Контроль правильності і своєчасності виконання поставлених завдань співробітниками відділу.
- 2.14. Знайомство персоналу з основами логістики.

- 2.15. Формування бюджету на логістику. Аналіз витрат на логістику і логістичних витрат.
- 2.16. Оптимізація вартості і ефективності логістичних операцій підприємства.
- 2.17. Координація і напрям фінансових потоків, пов'язаних з логістичними процесами.
- 2.18. Оптимізація документообігу всіх логістичних процесів.
- 2.19. Узгодження взаємодії відділу з іншими підрозділами підприємства відповідно до розроблених і затверджених технологічних схем.
- 2.20. Виконувати свої посадові обов'язки, спираючись на вимоги відповідних інструкцій.
- 2.21. Проявляти розумну ініціативу, працювати над вдосконаленням результатів своєї роботи.

3. Трудова дисципліна

- 3.1. Початок робочого дня о 8:00 год . Робочий день ненормований.
- 3.2. Обідня перерва з 13:00 год до 14:00 год.
- 3.3. Оперативна нарада відділу в 8:30 год щоденно. При собі мати:
 - робочий записник;
 - чітко підготовлені питання до участі в оперативній нараді;
 - короткий звіт про пророблену роботу за попередній день;
 - план роботи на день.

4. Права

- 4.1. Ознайомлюватися з проектами рішень керівництва підприємства, що стосуються діяльності відділу збуту.
- 4.2. Вносити на розгляд керівництва підприємства пропозиції щодо покращення діяльності відділу.
- 4.3. Вимагати та отримувати від керівників структурних підрозділів підприємства та фахівців інформацію та документи, необхідні для виконання своїх посадових обов'язків.
- 4.6. В межах своєї компетенції підписувати та візувати документи.

4.7. Здійснювати взаємодію з керівниками всіх структурних підрозділів підприємства.

5. Відповідальність

5.1. За своєчасне подання достовірних даних керівнику підприємства про рух товару і коштів по підприємству.

5.2. За безперервну і налагоджену роботу відділу.

5.3. За дотриманням правил і вимог інструкції.

5.4. Дотримання правил по охороні праці, техніці безпеки і виробничої санітарії.

6. Прикінцеві положення

ПОГОДЖЕНО :

Директор: _____ «__» _____ р.
(підпис) (ПП)

З інструкцією
ознайомлений : _____ «__» _____ р.
(підпис) (ПП)