МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра бізнес - адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності

Кваліфікаційна робота магістра

на тему: «Механізм управління економічною ефективністю виконання міжнародних перевезень ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Виконав : студента 2 курсу, групи 8.0730-ба-з
спеціальності 073 – Менеджмент,
освітньо-професійної програми
Бізнес-адміністрування
Дробот В. С.
Керівник : доцент кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності,
кандидат економічних наук, доцент
Маркова С. В.
Рецензент : завідувач кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності,
доктор наук з державного управління, професор
Бікулов Д. Т.

Запоріжжя – 2021

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет менеджменту
Кафедра бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності
Рівень вищої освіти другий (магістерський) рівень
Спеціальність 073 – Менеджмент
Освітньо-професійна програма Бізнес-адміністрування

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри _____
Д.Т. Бікулов
«____» _____ 2021 року

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА

Дробот Віталій Степанович

1. Тема роботи «Механізм управління економічною ефективністю виконання міжнародних перевезень ТОВ «ПРОМІНТЕХ»
керівник роботи: Маркова С. В., доцент кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, кандидат економічних наук, доцент

затверджені наказом ЗНУ від 13.05.2021 року № 696-с

2. Строк подання студентом роботи 22.11.2021 р.

3. Вихідні дані до роботи навчальні посібники, монографії, періодичні та аналітичні вітчизняні та зарубіжні матеріали, фінансова звітність підприємства, інтернет ресурси

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)
1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ

2. АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ АДМІНІСТРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

3. НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

20 таблиць

25 рисунків

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	Маркова С. В., доцент		
2	Маркова С. В., доцент		
3	Маркова С. В., доцент		

7. Дата видачі завдання 20.05.2021 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Затвердження теми кваліфікаційної роботи у наукового керівника.	20.05.2021	
2.	Затвердження змісту роботи.	30.05.2021	
3.	Огляд літератури за темою кваліфікаційної роботи.	31.05.21-16.06.21	
4.	Розробка чернетки І розділу кваліфікаційної роботи.	17.06.21-23.06.21	
5.	Написання І розділу кваліфікаційної роботи.	24.06.21-27.06.21	
6.	Збір розрахунково-аналітичного матеріалу за темою.	28.06.21-25.07.21	
7.	Розробка чернетки ІІ розділу кваліфікаційної роботи.	26.07.21-29.08.21	
8.	Написання ІІ розділу кваліфікаційної роботи.	30.08.21-06.09.21	
9.	Розробка чернетки ІІІ розділу кваліфікаційної роботи.	07.09.21-14.09.21	
10.	Написання ІІІ розділу кваліфікаційної роботи.	15.09.21-29.10.21	
11.	Оформлення кваліфікаційної роботи згідно вимог.	30.10.21-01.11.21	
12.	Попередній захист кваліфікаційної роботи.	01.11.2021	
13.	Проходження нормоконтролю.	09.11.21-22.11.21	
14.	Подання кваліфікаційної роботи на кафедру.	22.11.2021	
15.	Захист кваліфікаційної роботи.	грудень 2021	

Студент _____ В. С. Дробот
(підпис) (ініціали та прізвище)

Керівник роботи _____ С. В. Маркова
(підпис) (ініціали та прізвище)

Нормоконтроль пройдено

Нормоконтролер _____ С. В. Маркова
(підпис) (ініціали та прізвище)

ABSTRACT

Qualification work of the master: 60 pp., 19 tables, 1 fig, 48 j.

The object of research is PROMINTECH LLC.

The subject of the study is the process of organization and management of freight forwarding services in the performance of international cargo transportation.

Research methods - descriptive, comparative, economic and statistical expert assessments, analytical, method of comparing preferences, the method of prioritization.

The purpose of the study: to determine on the basis of analysis of freight forwarding services in the performance of international cargo transportation of one of the enterprises operating in the domestic and international transportation markets - LLC "PROMINTECH" ways to further improve it.

The theoretical bases of management of transport and forwarding service at performance of the international transportations and transport maintenance of foreign economic activity of the enterprise of LLC PROMINTECH are considered. The estimation of efficiency of transport and forwarding service at performance of the international transportations of cargo is given. Feasibility study of measures to increase the efficiency of transport in the FEA LLC «PROMINTECH».

The following tasks were set to reveal the research topic:

- to consider the theoretical foundations of management of transport and forwarding services of foreign economic activity of the enterprise;
- to consider transport support of foreign economic activity of the enterprise of LLC PROMINTECH;
- plan transport and forwarding services;
- to assess the effectiveness of transport and forwarding services of foreign economic activity of the enterprise;
- to make a feasibility study of measures to improve the efficiency of transport in the FEA LLC PROMINTECH.

The theoretical bases of management of transport and forwarding service at performance of the international transportations and transport maintenance of foreign economic activity of the enterprise of LLC PROMINTECH are considered. The estimation of efficiency of transport and forwarding service at performance of the international transportations of cargo is given. Feasibility study of measures to increase the efficiency of transport in the FEA LLC «PROMINTECH».

TRANSPORT SUPPLY, TRANSPORT SERVICE, TRANSPORT SERVICES, LOGISTICS, LOGISTICS SUBSYSTEM, TRANSPORTATION

РЕФЕРАТ

Кваліфікаціна робота магістра: 60 с., 19 табл., 1 рис., 48 дж.

Об’єктом дослідження - ТОВ «ПРОМІНТЕХ».

Предметом дослідження є процес організації та управління транспортно-експедиційним обслуговуванням при виконанні міжнародних перевезень вантажу.

Методи дослідження – описовий, порівняльний, економіко-статистичний експертних оцінок, аналітичний, метод порівняння переваг, метод розстановки пріоритетів.

Мета дослідження: визначення на основі аналізу транспортно-експедиційним обслуговуванням при виконанні міжнародних перевезень вантажу одного з підприємств, що діє на вітчизняному та міжнародному ринках перевезень – ТОВ «ПРОМІНТЕХ» шляхів подальшого її вдосконалення.

Розглянуто теоретичні основи управління транспортно- експедиційним обслуговуванням при виконанні міжнародних перевезень та транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства ТОВ «ПРОМІНТЕХ». Надано оцінку ефективності транспортно- експедиційного обслуговування при виконанні міжнародних перевезень вантажу. Зроблено техніко-економічне обгрунтування мірoприємств по підвищенню ефективності використання транспорту в ЗЕД ТОВ «ПРОМІНТЕХ».

Для розкриття теми дослідження були поставлені наступні завдання:

- розглянути теоретичні основи управління транспортно- експедиційним обслуговуванням зовнішньоекономічної діяльності підприємства;
- розглянути транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства ТОВ «ПРОМІНТЕХ»;
- спланувати транспортно- експедиційним обслуговуванням;
- надати оцінку ефективності транспортно- експедиційним обслуговуванням зовнішньоекономічної діяльності підприємства;
- зробити техніко-економічне обгрунтування мірoприємств по підвищенню ефективності використання транспорту в ЗЕД ТОВ «ПРОМІНТЕХ».

Розглянуто теоретичні основи управління транспортно- експедиційним обслуговуванням при виконанні міжнародних перевезень та транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства ТОВ «ПРОМІНТЕХ». Надано оцінку ефективності транспортно- експедиційного обслуговування при виконанні міжнародних перевезень вантажу. Зроблено техніко-економічне обгрунтування мірoприємств по підвищенню ефективності використання транспорту в ЗЕД ТОВ «ПРОМІНТЕХ».

ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ТРАНСПОРТНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, ЛОГІСТИКА, ЛОГІСТИЧНА ПІДСИСТЕМА, АВТОТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

ЗМІСТ

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА.....2
РЕФЕРАТ.....4
ABSTRACT ……..5
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ.....6
ВСТУП.....8
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ …..…….....11
1.1 Перевезення: основні поняття, суб’єкти та особливості ……..…….11
1.2 Міжнародні перевезення: особливості, основні учасники процесу……14
1.3 Особливості розвитку міжнародних автомобільних перевезень …….17
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ АДМІНІСТРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТОВ «ПРОМІНТЕХ» …….. 21
2.1 Діагностика організаціно-економічної діяльності ТОВ «ПРОМІНТЕХ» …….....21
2.2 Характеристика фінансово-економічних показників діяльності ТОВ «ПРОМІНТЕХ»…….....25
2.3 Оцінка ефективності діяльності автотранспортного господарства підприємства ТОВ «ПРОМІНТЕХ» ……..……..29
РОЗДІЛ 3 НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ТОВ «ПРОМІНТЕХ» ……40
3.1 Формування та реалізація організаційно-економічного механізму управління економічною ефективністю виконання міжнародних перевезень використання транспорту ТОВ «ПРОМІНТЕХ»……..40
3.2 Шляхи підвищення конкурентоспроможності ТОВ «ПРОМІНТЕХ» при виході на нові міжнародні ринки послуг ……...…….....44

3.3 Чинники підвищення ефективності діяльності транспортного підприємства ТОВ «ПРОМІНТЕХ» ..……..……46
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ……....53
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.....56
ДОДАТОКИ……..60

ВСТУП

Глобалізація світової економіки та пов’язані з нею процеси справили значний вплив на загальну структуру світового ринку авіа- та вантажних перевезень. Тим часом транспортні компанії значно розширили спектр послуг. З іншого боку, зростання попиту споживачів на транспортно-експедиційні процеси, зокрема виняткова відповідальність компаній за доставку, використання фіксованих ставок, транспортування та нормалізацію, надання послуг із збору та підключення вантажів тощо. Участь підприємства в обслуговуванні ланцюгів поставок різноманітної номенклатури вантажів для забезпечення виробничих, торговельних, науково-дослідних та інших потреб клієнтури також призводить до зростання сегмента доставки спеціальних вантажів за участю декількох видів транспорту. Проблемами розвитку транспортно-експедиторських підприємств займалися М. Н. Бідняк, А. І. Воркут, Л. Г. Зайончик, А. Г. Кальченко, Т. В. Ревуцька, К. І. Плужніков та ін.

Державною програмою розвитку транспортної галузі, що затверджена Кабінетом Міністрів України, серед пріоритетних завдань передбачено відновлення, стабілізація та подальше нарощування обсягів транзитних перевезень, утвердження України як транзитної держави. Збільшення питомої ваги українських підприємств на ринку міжнародних перевезень вантажів, розширення, можливе лише за рахунок загального зростання рівня їх конкурентоспроможності через розвиток інфраструктури перевезень, модернізацію парку рухомого складу та оптимізацію його структури, впровадження сучасних технологій перевезень.

Транспортні підприємства, як елемент інфраструктури, працюють на стику різних видів транспорту, взаємодіють із закордонними експедиторами та перевізниками, і в значній мірі формують вимоги до надійного та якісного транспортного обслуговування [2].

З метою більш повного та кваліфікованого контролю та регулювання транспортного процесу сучасні підприємства виконують митно-брокерські, складські, консалтингові послуги, впливають на процес тарифоутворення, як перевізник за договором виступають в якості гаранта та кредитора.

Предметом дослідження є процес організації та управління транспортно-експедиційним обслуговуванням при виконанні міжнародних перевезень вантажу.

Методи дослідження – описовий, порівняльний, економіко-статистичний експертних оцінок, аналітичний, метод порівняння переваг, метод розстановки пріоритетів.

Мета дослідження: визначення на основі аналізу транспортно-експедиційним обслуговуванням при виконанні міжнародних перевезень вантажу одного з підприємств, що діє на вітчизняному та міжнародному ринках перевезень – ТОВ «ПРОМІНТЕХ» шляхів подальшого її вдосконалення.

Розглянуто теоретичні основи управління транспортно- експедиційним обслуговуванням при виконанні міжнародних перевезень та транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства ТОВ «ПРОМІНТЕХ». Надано оцінку ефективності транспортно- експедиційного обслуговування при виконанні міжнародних перевезень вантажу. Зроблено техніко-економічне обгрунтування мірoприємств по підвищенню ефективності використання транспорту в ЗЕД ТОВ «ПРОМІНТЕХ».

Для розкриття теми дослідження були поставлені наступні завдання:

- розглянути теоретичні основи управління транспортно- експедиційним обслуговуванням зовнішньоекономічної діяльності підприємства;

- розглянути транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємства ТОВ «ПРОМІНТЕХ»;

- спланувати транспортно- експедиційним обслуговуванням;

- надати оцінку ефективності транспортно- експедиційним обслуговуванням зовнішньоекономічної діяльності підприємства;

- зробити техніко-економічне обгрунтування міроприємств по підвищенню ефективності використання транспорту в ЗЕД ТОВ «ПРОМІНТЕХ».

Методи дослідження, використані при написанні кваліфікаційної роботи магістра – аналітичний метод, метод опису і порівняння.

Для здійснення перевезень вантажів та пасажирів та забезпеченням нормальної праці підприємства, автопарками повинні розпоряджуватися необхідними основними засобами та обіговими засобами, раціонально їх використовувати, своєчасно поновлювати та замінювати. Питання конкурентоспроможності автомобільної галузі досліджували такі українські та російські вчені-економісти: Ю.С. Бараш, В.Л. Дикань, Д.Г. Ейтутіс, Б.М. Лапідус , Д.О. Мачерет , В.І. Пасічник, Є.М. Сич , Н.П. Терьошина та інші. Метою роботи є розробка й обґрунтування практичних рекомендацій з удосконалення механізму конкурентоспроможності послуг на підприємстві.

Практичне значення одержаних результатів полягає у розробці рекомендацій та методичних положень, які можуть бути використані у практичній діяльності транспортних підприємств.

Кваліфікаційна робота магістра складається зі вступу, трьох розділів, висновків і рекомендацій, переліку посилань. Загальний обсяг роботи – 60 сторінок, перелік посилань включає 45 найменувань.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ПЕРЕВЕЗЕНЯМИ

1.2 Перевезення: основні поняття, суб’єкти та особливості

Транспорт та різні перевезення – це один з найбільш повних видів транспорту суспільна продуктивність, розподіл і обмін і є її частиною економіка будь-якої країни, її економічної склаадової. Характеристика перевезень в цілому результатом є те, що він не встановлює нових цінностей, її продукція - продуктивність її продукції або пасажирів.

Зауважимо, що термін «транспортування» закріплено в чинному українському законодавстві стосовно інших видів транспорту, визначається таким чином, як на рис. 1.1:

1) транспортування (перевезення) – це окрема послуга або будь-яка комбінація послуг, що надаються перевізником (або від його імені);
2) «транспортування наземним транспортом» – транспортування товарів автомобільним чи залізничним транспортом, включаючи період, коли товари перебувають на транспортному засобі під контролем перевізника як перевізника наземним транспортом;
3) «транспортування морським (річковим) транспортом» – транспортування товарів морським чи річковим транспортом, включаючи період, коли товари перебувають на судні під контролем перевізника як перевізника морським (річковим) транспортом

Рис. 1.1 Визначення «Транспортування» у законодавстві

Згідно Господарського кодексу України [17] під перевезенням вантажів визнається господарська діяльність, пов’язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами.

Сучасні експерти визначають, що основними суб’єктами перевезення вантажів є

- перевізники

- вантажовідправники
- вантажоодержувачі (рис. 1.1).

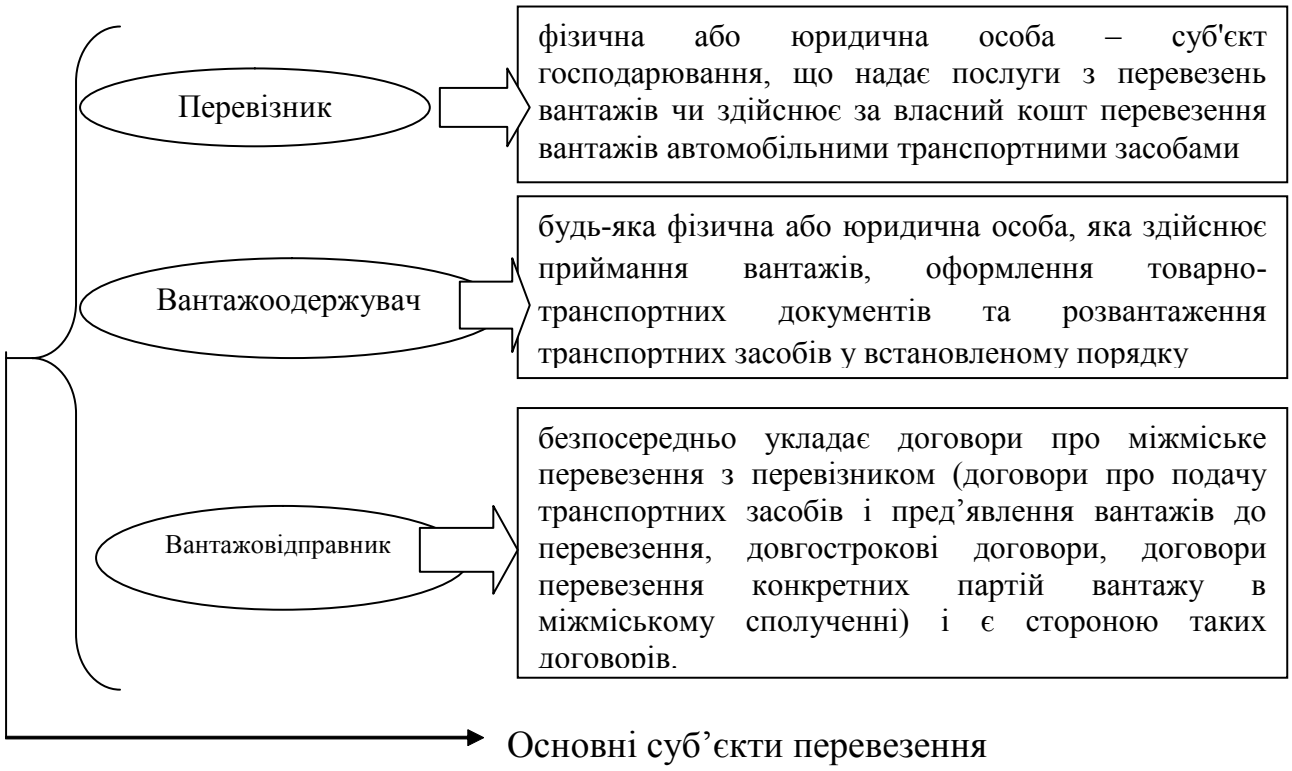


Рис. 1.1 - Основні суб'єкти перевезення

На сьогодні об'єктом транспортних перевезень виступає господарська діяльність транспортних організацій та інших суб'єктів транспортної діяльності: надання послуг (перевезення, транспортне експедирування, буксирування, морського агентування, подачі та забирання вагонів тощо) у сфері діяльності транспорту або виконання робіт (авіаційні, гідротехнічні, підводно-технічні тощо) [22].

Транспортування та перевезення також характеризувалася рядом особливостей, серед яких можно визначити такі, що зазначені на рис 1.2 [15]:

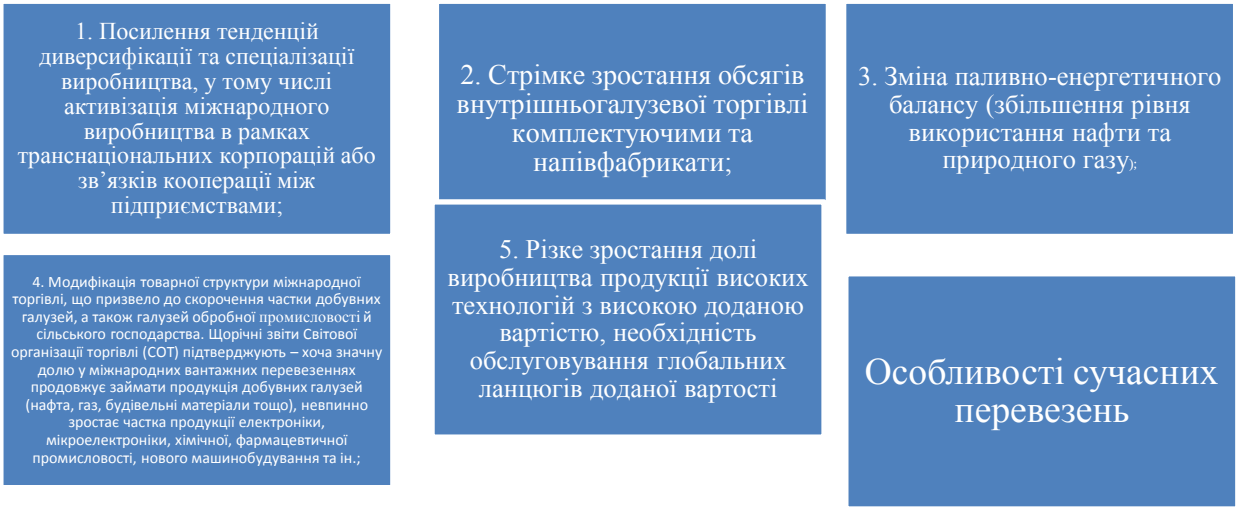


Рис. 1.2 – Особливості розвитку перевезень

Експерт Попов вважає В. А., що нині розвиток транспортного процесу обумовлює поділ перевезень на такі види [14], що визначені на рис. 1.4:



Рис. 1.4 – Класифіікація перевезень

Сучасні дослідники визначають, що транспортування, переміщення має певні переваги та особливості, розвиток яких призводить виборів до методу управління економічною ефективністю виконання міжнародних перевезень (рис. 1.4).

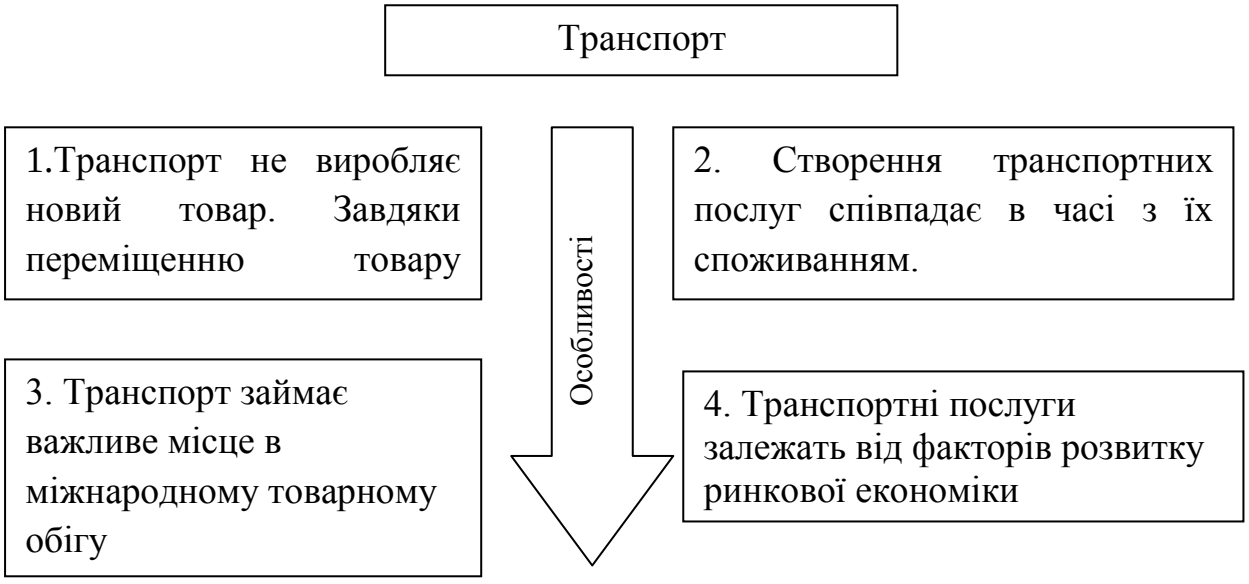


Рис. 1.5 – Особлвості транспорту

Сучасне розуміння транспортування це необхідна та важлива ланка, що поєднує безліч виробництв та сфер економіки, дає можливість працевлаштування та сплати додаткових податків до бюджету країни. Перевезення, як елемент транспортної сфери економіки є запорукою розвитку міжнародних відносин, зауважимо, що своєчасність та якість перевезення – передумова довгих та ефективних економічних контрактів.

1.2 Міжнародні перевезення: особливості, основні учасники процесу

Міжнародний транспорт – це послуги всіх видів транспорту з переміщення предмета транспортної операції, що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни [16].

Спектр транспортних послуг широкий. Послуги транспортування класифікуються залежно від певних характеристик наведених на рис. 1.3:

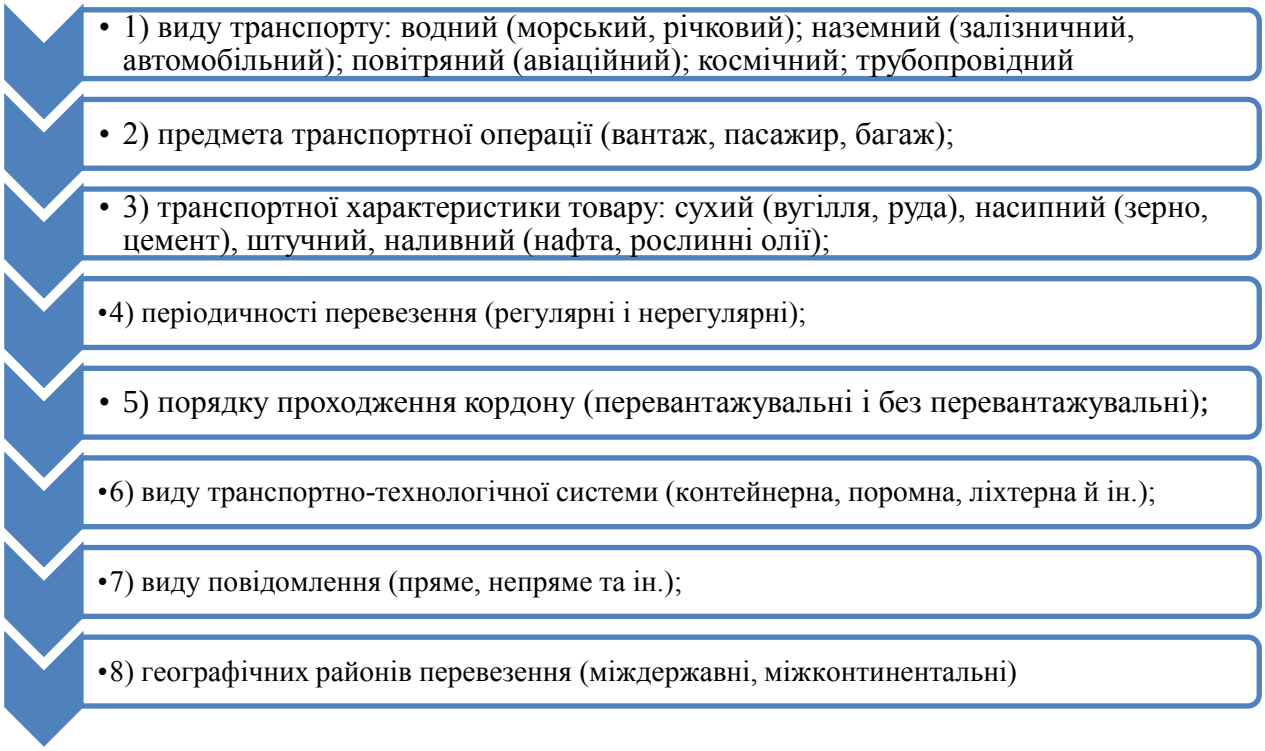


Рис. 1.3 – Класифікаця транспортування

У процесі здійснення міжнародних економічних зв'язків транспорт забезпечує переміщення вантажів, пасажирів і багажу, яке і становить основи для розвитку міжнародної транспортних операції [12].

Зазначимо, що ефективнысть міжнародних транспортних перевезень залежить від різних факторів зовнішнього та внутрішнього середовища. Політичні, економічні, технологічні, соціо-культурні фактори впливають на розвиток та управління процесами міжнародних перевезень.

Процес доставки товару в міжнародній торгівлі включає (рис. 1.4):

1) перевезення товару всередині країни -експортера до прикордонного пункту або порту даної країни;
2) перевезення товару від прикордонного пункту (порту) країн-імпортера до пункту його споживання всередині країни;
3) транзитну (через треті країни) або морське перевезення, якщо країна-експортер і країна-імпортер товару не мають спільного кордону.

Рис. 1.4 – Складові доставки міжнародної торгівлі

Експерти визначають, що транспортні операції вважаються міжнародними, якщо вони пов’язані з транзитом або перевезеннями морськими шляхами [21]., Виділяють наступні види транспортування: наземний, водний та повітряний.

Найбільш популярний вид транспорту на сьогодні – це наземний, він може бути представлений авто, залізницею морський та річковий. За допомогою морського транспорту транспортується більша частина вантажів світу.

Найчастіше транспортують наливні вантажі, такі як нафтопродукти, скраплений газ та продукція хімічної промисловості. також найчастіше суднами перевозять контейнери [22].

Переваги морського транспорту включають: Однак існують також ризики для морського транспорту:



Рис. 1.5 - Переваги та недоліки використання морського транспорту

Перевезення можливо різними варіантами, на сьогодні найбільша кількість перевезень в Україні – автомобільний транспорт.

Переваги кожного з основних видів транспортування зазначимо у таблицю 1.1.

Таблиця 1.1 – Переваги та недоліки видів транспорту

Повітряний	Морський	Наземний (авто)
Переваги		
1) постачання товарів швидко на великі відстані; 2) забезпечує високий рівень безпеки для чутливих предметів; 3) використовується для широкого кола товарів	1) можливість транспортувати великі обсяги за низькими витратами; 2) вантажні контейнери можуть також використовуватися для подальшого транспортування автомобільним або залізничним транспортом	1) низька вартість; 2) великі дорожні мережі; 3) можливість запланувати транспортування та відстеження місцезнаходження товарів; 4) безпечна та приватна доставка.
Ризики		
1) повітряний транспорт може передбачати більші витрати, ніж інші варіанти, і не підходить для всіх товарів; 2) рейси можуть бути з затримкою або анульованими; 3) обкладання податками в кожному аеропорту; 4) доплати за паливо та валюту зазвичай додаються до витрат на перевезення вантажів; 5) для транспортування від аеропорту до кінцевого пункту може знадобитися додатковий транспорт.	1) доставка по морю може бути повільніше , ніж за допомогою інших способів транспортування; 2) маршрути і розклад, як правило , негнучкі; 3) відстеження прогресу транспортування товару важко відслідкувати; 4) портові збори і податки; 5) для транспортування від порту до кінцевого пункту може знадобитися додатковий транспорт	: 1) великі відстані на суші можуть зайняти більше часу; 2) можуть бути затримки та поломки під час маршруту; 3) існує ризик пошкодження товарів, особливо на великих відстанях; 4) високі збори в деяких країнах; 5) різні правила дорожнього руху в деяких країнах.

Економічна галузь транспортування – є основним з’єднуючим ланцьогом та основою міжнародних економічних відносин, оскільки саме перевезення, доставка товару є важливою складовою економічних відносим між країнами-пертнерами.

1.3 Особливості розвитку міжнародних автомобільних перевезень

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших галузей економіки країни. Крім розвитку та соціально-економічного розвитку країни, закріплені національні закони, закони та підзаконні акти, які регулюють діяльність автомобільних перевезень.

Автомобільний транспорт відіграє провідну роль, оскільки відрізняється високою маневреністю і достатньою швидкістю доставки вантажів. В свою чергу він поступається лише залізничному транспорту [16].

Проблеми розвитку транспортного комплексу, зокрема автомобільного, пов’язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції, промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи.

Сьогодні, на території України, сформувався цілий комплекс тіньових послуг, які надаються при нелегальних перевезеннях звичайних товарів, а також заборонених речовин та продукції [22]. З приводу даної проблеми в Україні досить неефективно діє законодавство.

Для підвищення рівня реалізації транспортного потенціалу України необхідні:

участь України в розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять за європейськими й азіатським напрямками, в рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення;
державна підтримка транзитних проектів Україна на міжнародній арені, формування вигідних для України міжнародних альянсів;
сприяння реалізації інвестиційних проектів, у тому числі міжнародних, спрямованих на розвиток транзитних перевезень;
подальший розвиток логістичних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень з метою прискорення доставки транзитних вантажів, забезпечення гарантій їх збереження, загального підвищення якості сервісу;
технічна модернізація і вдосконалення економічних режимів у повітряних транзитних коридорах, що проходять через повітряний простір України;
стимулювання створення українських мультимодальних транзитних операторів; розробка економічних механізмів залучення суб'єктів України і приватних інвесторів до реалізації проектів, спрямованих на використання транзитного потенціалу;
розробка за участю суб'єктів України проектів створення і розвитку транзитних коридорів, які доповнюють базові міжнародні транспортні коридори.

Рис. 1.6 – Перелік елементів, щодо покращення транспортної складової економіки України

На сьогодні проблеми в транспортній галузі є значними, так виокремимо декілько: по-перше, низька швидкість та рівень розвитку інфраструктури громадського транспорту Україну порівнюють з Європейським Союзом, Азією

та Сходом, найближчими сусідами України – Росією та Білорусь; друге, за системою транспортування техніки і технології це стає дуже дорогим спосіб доставки вантажів і веде до зміни напрямку руху транспортного засобу території України; по-третє, відсутність відповідних послуг (підтримка та інформація про транспортування, довгострокова) податки [22].

До головних проблем міжнародних автомобільних перевезень можна віднести:

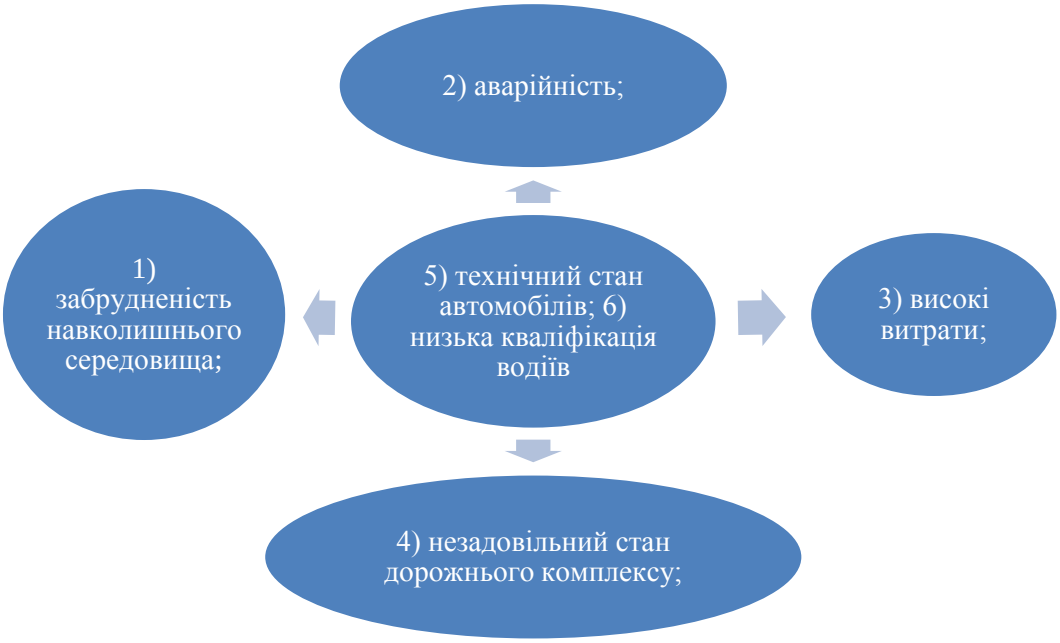


Рис. 1.7 – Основні проблеми міжнародних автомобільних перевезень

На сьогодны проблеми міжнародних автомобільних перевезень яскраво відображаються особливо гостро стоїть проблема з техніко-технічним оснащенням, рівнем зносу та оновлення вітчизняних машин, рівнем кваліфікації водіїв, а також проблемою забруднення повітря при використанні українського автотранспорту.

Експерти визначають, що покращення ситуації в галузі українським транспортним компаніям, що здійснюють перевезення вкрай потрібні інвестиційні кошти, основний напрям це : недостатнє фінансування простого і розширеного відтворення основних фондів (інфраструктури й рухомого складу); відсутність дієвого механізму компенсації витрат на здійснення

соціально значущих пасажирських перевезень із державного та місцевих бюджетів (особливо набуває актуальності в умовах пандемії); високий рівень зносу основних фондів підприємств-перевізників.

РОЗДІЛ 2
ПРОЦЕС УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ВИКОНАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

2.1 Діагностика організаціно-економічної діяльності ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

ТОВ «ПРОМІНТЕХ» - офіційний дистриб'ютор провідних світових виробників підшипників Schaeffler Gruppe - торгові марки FAG, INA (Німеччина), TIMKEN (США), що відповідає за збут продукції в Сибірському і Уральському федеральних округах. Так само є офіційним дистриб'ютором найбільших виробників: ущільнень і віброкомпонентов концерну Freudenberg Sealing Technologies (Simrit, Німеччина), муфт - компанії KTR (Німеччина), торцевих ущільнень фірми EagleBurgmann (Німеччина) [23].

Таблиця 2.1 – Підприємство ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

ЄДРПОУ	32551139
Дата реєстрації	18.06.2003 (18 років 4 місяці)
Уповноважені особи	ШОЛОХОВ ОЛЕКСІЙ ПАВЛОВИЧ
Розмір статутного капіталу	18 500,00 грн.
Організаційно-правова форма	Товариство з обмеженою відповідальністю
Форма власності	Недержавна власність
Види діяльності	Основний: 49.41 Вантажний автомобільний транспорт Інші: 25.62 Механічне оброблення металевих виробів 46.49 Оптова торгівля іншими товарами господарського призначення 49.42 Надання послуг перевезення речей (переїзду)

Підприємство багато років працюємо з флагманами вітчизняної індустрії в чорній і кольоровій металургії, в нефтегазопереработка, енергетиці та ін. «Компанія Промінтех» здійснює при поставках повний супутній сервіс по доставці вантажів. Також займається експедируванням та наданням транспортних послуг, що полягає в проходженні вантажу від відправника до одержувача в найкоротший термін з максимально швидким

вирішенням усіх труднощів на шляху проходження і мінімальними витратами для замовників [36].

За весь час роботи ТОВ «ПРОМІНТЕХ» зарекомендувало себе як надійний партнер, стабільне в фінансовому плані підприємство.

Виходячи з цього, за стратегію ТОВ «ПРОМІНТЕХ» виступає – особлива турбота про проходження і цілість вантажу при здійсненні транспортних перевезень [37].

Головним напрямком діяльності ТОВ «ПРОМІНТЕХ» є (рис. 2.1):

.



Рис. 2.1 Головним напрямком діяльності ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

ТОВ «ПРОМІНТЕХ» є транспортно-експедиційним підприємством з великим автопарком. Окрім традиційно важливих для будь-якого підприємства юридичного відділу та бухгалтерії, ключовими для підприємства є логістичний та технічний елементи в організаційній структурі Саме вони і забезпечують реалізацію основної діяльності підприємства [29].

ТОВ «ПРОМІНТЕХ» займається вантажними перевезеннями в межах України.

Парк автопоїздів дозволяє перевозити вантажі масою до 300 тонн і довжиною до 40 метрів. Фірма перевозила будівельно-дорожню техніку (екскаватори, каменедробарки, трубоукладачі, баштові та мостові крани), с / г техніку (трактори, комбайни), різноманітні металоконструкції, обладнання (котельне, доменне, очисне), різну військову техніку, яхти і катери і багато інше. Екскаватори, екскаватори-навантажувачі Caterpillar 316, 318, 320, 428, телескопічні навантажувачі Caterpillar TH-580 дозволяють клієнтам виконати

різноманітні навантажувально-розвантажувальні роботи співпрацюючи тільки з нашою компанією [38].

Таблиця 2.2 – Харакетристика складових транспортного підприємства

Зміст	Характеристика
Тент, напівпричіп	Подібні напівпричепи використовують для перевезення більшості існуючих видів вантажів. Завантаження товару можна виробляти позаду, збоку або зверху. Вантажопідйомність таких транспортних засобів - від 20 до 25 тонн. Корисний об'єм - від 60 до 96 кубічних метрів. Місткість - від 22 до 33 європалет.
Перевезення рефрижератором, напівпричепом	Напівпричіп з вбудованою холодильною установкою (рефрижератором). Використовується для перевезення швидкопсувних вантажів. При перевезеннях рефрижератором у вантажному відсіку зберігається температура від +25 до -25 градусів. Вантажопідйомність автомобілів призначених для перевезень рефрижератором - від 12 до 22 тонн. Місткість - від 24 до 33 європалет. Корисний об'єм - від 60 до 92 кубічних метрів. «Європейський стандарт»: 82 кубічних метра, 20 тонн, 32 палета. Вартість експлуатації такого транспортного засобу на 5-25% більше, що автомобіля звичайного типу.
Автосцепка.	Автомобіль та причіп. Перевагою такого транспортного засобу є можливість швидкої навантаження товару і його розвантаження, великий корисний об'єм. До недоліків можна віднести непридатність транспортного засобу для перевезення довгомірних вантажів. Вантажопідйомність транспортного засобу - від 16 до 25 тонн. Корисний об'єм - від 60 до 120 кубічних метрів. Місткість - від 22 до 33 європалет.
«Jumbo»	«Jumbo» представляє собою напівпричіп з підвищеною місткістю, яка досягається за рахунок зменшеного діаметра коліс і «Г»-образної підлоги. Вантажопідйомність напівпричепа - не більше 20 тонн. Корисний об'єм - від 96 до 110 кубічних метрів. Місткість - 33 європаллета.
Контейнеровоз	Може використовуватися для перевезення різних контейнерів. Вантажопідйомність контейнеровоза - від 20 до 30 тонн.
Автовоз	Використовується при перевезенні легкових автомобілів. Вантажопідйомність автовозу - від 20 до 25 тонн

Перелік необхідних супровідних документів для перевезення вантажу по Україні: зазначені в табл.

Таблиця 2.3 – Основні документи, що використовує ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

ТОВ «ПРОМІНТЕХ»	
Основні документи:	Додаткові документи:
Товарно-транспортна накладна - головний документ перевезення. Виписується вантажовідправником. У транспортному розділі вказується маршрут, дані автомашини і водія. У товарному розділі - перелік, кількість, вагу та вартість вантажу, що перевозиться, а так же перелік додаткових документів на вантаж. ТТН повинні бути завірені оригінальними печатками і виписується в 4 примірниках (один залишається на завантаженні у вантажовідправника, другий для вантажоодержувача, третій для перевізника, четвертий є підставою для розрахунку оплати за перевезення і додається транспортною компанією до рахунку на оплату замовнику). - Подорожній лист. Необхідний документ з боку перевізника. Виписується автопідприємством. - Договір між вантажовідправником (вантажоодержувачем) і перевізником (експедитором). Або копія договору, завірена однієї зі сторін. Договір є підставою для транспортування вантажу даним перевізником. Може бути замінений Довіреністю на перевезення вантажу, виписану на водія вантажовідправником / вантажоодержувачем, так само з оригінальними печатками.	- Товарна накладна додається, у разі, якщо в товарному розділі не указано повний перелік перевезеного вантажу; - Сертифікати відповідності та якості, паспорта додаються залежно від характеру вантажу; - Рахунки-фактури і договір між постачальником і покупцем вантажу не є обов'язковим документами, але часто даються в дорогу для уникнення непорозумінь з надто пильними співробітниками ДАІ.

ТОВ «ПРОМІНТЕХ» є досвідченим підприємством із власним підходом до транспортно-експедиційних послуг. На даний момент транспортне обслуговування на підприємства перетворилося на цілий комплекс повного експедирування вантажу і надання супутніх послуг. До них можемо віднести:

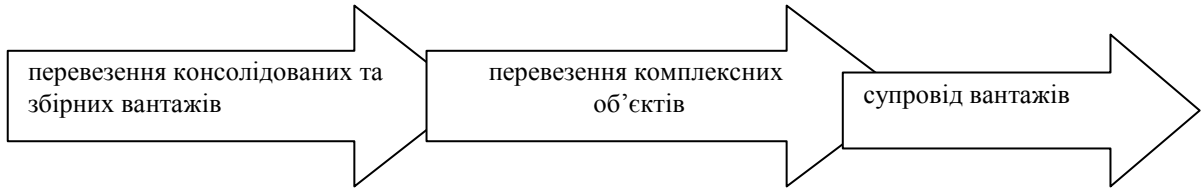


Рис. 2.2 Супутніх послуг ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Процес транспортного обслуговування вантажних перевезень із всім пакетом супутних послуг здійснюється за такою процедурою (рис. 2.3):

Організація інтегрованого транспортно-логістичного обслуговування є результатом злагодженої роботи всіх підрозділів підприємства. Таким чином,

організаційний аспект є також невід'ємною частиною забезпечення якісного логістичного обслуговування [22].

1. Виїзд спеціаліста на об'єкт для визначення параметрів вантажу, способа завантажувально-розвантажувальних робіт і засобів механізації (якщо це можливо, якщо ні – то це обумовлюється в усній формі і закріплюється в угоді);
2. Підбір видів транспорту раціональних по вантажопідйомності, вантажомісткості і вартості перевезення;
3. Підготовка схем кріплення і розміщення вантажів на транспортні засоби, розрахунки осьових навантажень;
4. Дослідження і визначення оптимального маршруту перевезення;
5. Розробка проектної документації по узгодженню маршруту руху транспортного засобу з негабаритним вантажем;
6. Підготовка і вироблення спеціальних і додаткових засобів для закріплення вантажу;
7. Оформлення спеціальних дозволів на перевезення великогабаритних і негабаритних, важковагових вантажів;
8. Узгодження перевезення з департаментом ДАІ МВС України і з «Укравтодор»;
9. Організація супроводу автомобілем покриття, патрульним автомобілем ДАІ і вишок контактно-кабельної мережі;
10. Організація і інженерний контроль завантажувально-розвантажувальних робіт, послуги ремонтної бази;
11. Страхування вантажів.

Рис. 2.3 – Процедура транспортно-логістичного обслуговування вантажних перевезень

2.2 Характеристика фінансово-економічних показників діяльності ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Фінансовий стан выдноситься до економічної категорії та є характеристика фінансово-господарської діяльності

З цієї позиції найважливішим показником є підприємства.

Відображають найважливіші результати фінансових процесів і подій.

Бізнес-одиниця [23, с.371]

Корпоративна діяльність з фінансування бізнесу та

Виробничий сектор безпосередньо відображається на фінансах.

Стан виробництва та здійснення комерційних процесів. діяльності допомагають забезпечити необхідну продуктивність продукту і продуктивність грошового потоку Позитивно вплинули виробничі та фінансові плани.

З іншого боку, щодо фінансового становища організації результат є Виконання виробничих планів і збут продукції йшли не за планом. Витрати збільшують дохід і зменшують суму прибутку [22].

Таблиця 2.4 - Звіт про фінансові результати ТОВ «ПРОМІНТЕХ» за 2018, 2019 та 2020 роки (тис.грн.)

№/п	Показник	Рік			Темп зростання	
		2018	2019	2020	2019 р./ 2018 р.	2020 р./ 2019р.
1	2	3	4	5	6	7
11.	Дохід (виручка) від реалізації послуг (товарів, робіт) (тис.грн.)	159,6	218,8	231,6	137%	106%
12.	в тому чилі: -чистий дохід (тис.грн.)	159,6	218,8	231,6	137%	106%
33.	Витрати на оплату праці (тис.грн.)	80,8	91,6	103,6	113%	113%
44.	Відрахування на соціальні заходи (тис.грн.)	22,8	26,8	29,2	117%	109%
5.	Амортизаційні відрахування (тис.грн.)	1,2	0,4	2,1	33%	525%
6.	Інші операційні витрати (тис.грн.)	28	24	26	85%	108%
7.	Разом витрати (тис.грн.) : (п.3+п.4+п.5+п.6)	132,8	142,8	160,9	108%	113%
8.	Чистий прибуток (збиток)(тис.грн.)(п.1-п.7)	26,8	76	70,7	284%	93%

Доходи та витрати, зазначені в цьому звіті про фінансові результати, призначені для визначення фактичного прибутку або збитку на момент звітності (на даний момент – рік). згідно з інформацією таблиці.2.3. можемо підтвердити, що ТОВ «ПРОМІНТЕХ» не буде розвивати свій прибуток, з 2020 року прибуток збільшиться майже втричі, тоді як у 2016 році він досягне - 76 000 грн., до кінця 2019 року темпи зростання сповільнилися і реальний прибуток досяг - 70 тис.грн.

Див. зміст «Фінансової звітності ТОВ за 2018, 2019 та 2020 роки» (табл. 2.5).

У статті «Дохід (дохід) від реалізації товарів (товарів, послуг, послуг)» розуміється загальний дохід (дохід) від продажу товарів, товарів, послуг чи послуг, тобто без відрахувань рентабельність проданих товарів від покупок.) податок на додану вартість, податок з продажу тощо). Виходячи з даних таблиці, можна підтвердити, що з 2019 по 2020 рік відбулося значне зростання

виручки від реалізації послуг (транспорт), її зростання склало 137%, але дані за 2018 рік показники є більш низькими

За іншими показниками спостерігається значний ріст протягом бичачого періоду, який характеризується повільним зниженням з дещо стабільними результатами протягом бичачого періоду. Винятком з цих двох періодів є амортизація, чітко визначений показник, який стабільний протягом трьох років і має аналогічні темпи зростання витрат на оплату праці на рівні 113% та різний результат [22].

Товарообіг - Показник обсягу роботи, виконаної з вантажем.[22].

Вантажообіг - показник обсягу роботи, виконаної вантажним транспортом. Вимірюється в тонно-кілометрах (т/км) (робота транспорту з перевезення 1 т вантажу на відстань 1 км) [25].

Для визначення товарообігу масу перевезеного вантажу множать на відстань, яку перевозять окремо (для кожної партії), а потім підсумовують отриману продукцію.

Наприклад, якщо ви перевозите автозапчастини ТОВ «ПРОМІНТЕХ» за маршрутом Київ-Гданськ, то оборот складе:

- кількість пройдений кілометрів - 450 км.;

- вага перевезеного вантажу - 5 т.;

Розрахунок обсягу вантажообігу буде дорівнювати множенню кількості пройдених кілометрів та ваги перевезеного вантажу - 450км*5т = 2250 т/км..

За даними статистичної звітності підприємства за 2020 рік обсяг перевезень склав 1,48 тис. т. (середня вантажна вага склала 15 т.), за відповідний період минулого року - 1,75 тис. т.

Пройденний кілометраж за період 2018-2020 року зменьшився з 11,5 тис. до 9,8 тис. пройдених кілометрів за рік, і має розмір зменьшення темпу росту майже на 15 %.

Дані по вантажообігу (на підставі вищесказаного звіту): вантажообіг за 2018 рік склав - 285,894 тис. т/км, за 2020 рік цей показник погіршився, і склав лише - 255,270 тис. т/км.

На жаль, в сучасних умовах спостерігається падіння обсягу міжнародних перевезень, що викликано зменшенням клієнтів, сучасними умовами, наслідками пандемії та інше.

Підприємства, що займаються перевезеннями (міжнародними у тому числі) – це один із видів звітності транспортних компаній, що надається юридичною фірмою та відокремленим підрозділом «Автотранспорт (у власності чи в оренді»), Держстат за місцем/місцем діяльності. Період– строк 30 січня кожного року. Звіт оформляється та подається за формою 2-тр (річною), затвердженою наказом Національної статистичної комісії України.

Для аналізу діяльності підприємства перевізника, взявши за основу звітні данні за минулі роки, а саме 2018-2019 складемо таблицю, визначивши основні показники та суми за відповідні роки (табл 2.2)

Також, у Звіті про роботу автотранспорту визначимо витрати палива та витрати на експлуатацію автомобілів. Розрахунок витрат палива для автомобілів має наступну залежність :

Отже, для ТОВ «ПРОМІНТЕХ», розрахунки мають наступний вид :

- 8,5 х 0,15 = 1,275 (тис.літрів бензину) – для 2020 року.

На основі таблиці можемо підтвердити, що всі вимірювання пов’язані. Зміни в кількості доступних комерційних транспортних засобів з 4 до 6 значно збільшили такі показники, як пробіг автомобілів, кількість тонн відвантаженого вантажу та одночасний продаж усіх.

Таблиця 2.5 – Функуцінування рухомого складу ТОВ «ПРОМІНТЕХ» [19-20]

№	Найменування показника	Сума 2018 рік	Сума 2019 рік	Сума 2020 рік
1	Наявність автомобілів у господарстві на кінець року, од.	4	6	6
2	Автомобіле-дні перебування в господарстві, тис.	0,3	0,6	0,9
3	Автомобіле-дні в роботі, тис.	0,1	0,3	0,4
4	Автомобіле-тонно-дні перебування в господарстві, тис.	1,1	1,7	1,9
5	Час у наряді, тис.год	0,8	2,4	2,6
6	Загальний пробіг, тис.км.	6,8	9,8	8,9
7	- з нього пробіг з вантажем, тис.км.	5,6	8,8	7,6
8	Перевезено вантажів , тис.тонн	0,9	1,6	1,5
9	Вантажообіг, тис. т/км	163,2	272,9	246,3

У 2019 році обсяг продажу на підприємстві досяг максимуму, а саме 272 894 000/км, в основному за рахунок збільшення кількості автомобілів у полі, але наступного року ці показники трохи змінилися приблизно на 11%. , всього разом лише t 46 270 / км. [28]

Діяльність ТОВ «ПРОМІНТЕХ» за 2018-2020 рр. є прибутковою, підприємство збільшило обсяги діяльності, покращилися показники ефективності використання міжнародних перевезень. При цьому, на результативність діяльності підприємства зростання витрат від реалізації послуг не найкращим чином впливає.

2.3 Оцінка економічної ефективності діяльності виконання міжнародних перевезень на ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Виконання підприємницької діяльності характеризується ефективністю робочої сили і виражається у збільшенні кількості продукції на кожну частину робочої сили або зменшенні часу, витраченого на продуктивність праці. По своєму економічному змісті продуктивність праці відноситься до комплексного, узагальнюючого показника, у якому зосереджені підсумки діяльності працівників по виробництву продукції [22].

Продуктивність праці в ТОВ «ПРОМІНТЕХ» визначається формулою [23]:

Продуктивність праці = річний доход від реалізації, тис. грн./ чисельність працюючих, чол. (2.1)

Продуктивність праці = 5758636,5/ 215 = 255657,1 (тис. грн. / чол)

Зауважимо, що ефективність діяльності підприємство, що здійснює міжнародні перевезення залежить від наявності, кількісно-якісного складу оборотних коштів.

Підсумуйте місячні години роботи підприємства. Тривалість зміни водія не може перевищувати 10 годин. Робочий час водія включає:

1) встановлення стандартів часу початку та закінчення використання завдання перед виходом із лінії та після повернення з пізнього прибуття компанія;

2) період передрейсового медичного огляду водія до 5 хвилин на зміну;

3) час руху автомобіля по лінії;

4) час стояння: від місця посадки до місця розвантаження і висадка пасажирів у місцях використання спецтранспорту

5) простої не з вини водія.

6) короткостроковий запланований час зупинки, перерви в водінні між і на останній зупинці.

7) час стоянки міжміського транспорту в кінцевих точках, визначена графіком (робіт) з охорони вантажів і автомобіль.

8) половину запланованого часу на рейс за розкладом надання автосервісу з причалом. Міжміське обслуговування двома водіями, коли одного з водіїв немає водіння автомобіля.

Подальший аналіз продовжимо щодо аналізу основних елементів оборотних коштів і структури оборотних коштів ТОВ «ПРОМІНТЕХ». Детальний аналіз приведемо у табл. 2.3.

Таблиця 2.3 – Аналіз структури оборотних коштів ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Найменування елементів оборотних коштів	Питома вага до підсумку, %
1. Оборотні кошти в сфері виробництва (нормовані засоби) а) Виробничі запаси, у тому числі: матеріали паливо автомобіли, запасні частини та агрегати автомобільні шини в запасі малоцінні і швидкозношені предмети	37,0 2,3 1,9 32,0 0,5 0,3
б) Засоби, що знаходяться у виробництві, у тому числі: витрати майбутніх періодів	0,1 0,1
Усього оборотних коштів у сфері виробництва	37,1
2. Оборотні кошти в сфері обігу (ненормовані засоби), у тому числі: послуги автомобільного транспорту по розрахункових документах, переведеним у банк на інкасо дебітори	62,9 1,9 0,2 60,8
Разом:	100,0

Нагадаємо, що коефіцієнт оборотності виражає число оборотів, чинених оборотними коштами за визначений період часу [26]:

коефіцієнт оборотності = доход підприємства, тис. грн.; Д / середня сума оборотних коштів, тис. грн Сос (2.2)

коефіцієнт оборотності = 5758636,5/ 532785 = 15,5

Тривалість обороту в днях показує, за яку кількість днів відбувається один оборот оборотних коштів [28]:

Тривалість обороту в днях = 365 / 1,5 = 25 (дні)

Як видно з табл. 2.4 нормований оборотний капітал складає 35% від загальної суми оборотного капіталу, а 72 % - кошти і засоби в розрахунках. З цього виходить, що розмір оборотного капіталу необхідного для нормального забезпечення роботи ТОВ «ПРОМІНТЕХ» повинен дорівнювати [22]:

Окг = Окнорм / 0,175 = 652467 / 0,175 = 1512579,5 (тис. грн.)

За станом на 1.01.2020 оборотний капітал складав 1059187 тис. грн. чи 58,4 % від потребного.

Додаткова потреба в оборотному капіталі ТОВ «ПРОМІНТЕХ» складає:

1844579,5 - 1169187 - 135653,8 = 524738,5 (тис. грн.)

Розрахунок потреби в оборотних коштах представлений у табл. 2.4.

Узагальнюючим показником є показник фондовіддачі, що визначає кількість доходів, що приходяться на 1 грн. вартості виробничих основних фондів [38]:

фондовіддачі, = доходи від допоміжної роботи, тис. грн. / середньорічна вартість продуктивних основних фондів, тис. грн., (2.4)

Фо = 5258638,5/ 5291000 = 1,25 (тис.грн./тис.грн.)

Як відомо, економічна ефективність використання виробничих основних фондів може визначатися рентабельністю, тобто кількістю прибутку на 1 грн. вартості цих фондів.

Рентабельність = 225254,2/ 2291000 = 0,25 (тис.грн./тис.грн)

При аналізі роботи діяльності підприємства що здійснює міжнародні перевезення, а також для характеристики стану основних фондів використовуються наступні показники

Фондомісткість: = 1/1 ,25 = 0,813.

Таблиця 2.4 – Розрахунок потреби в оборотних коштах ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Найменування елемента нормованих оборотних коштів	Річна потреба, тис. грн. (C_i)	Добова потреба, тис. грн. Сд=C_i/360	Норма запасу, дн. ($Н_з$)	Норматив оборотних коштів, тис. грн. $Ос_{(i)}$=Сд×$Н_з$
1	2	3	4	5
1. Паливо для автомобілів	2190024,6	6083,4	4	24333,6
2. Мастильні й інші експлуатаційні матеріали	524869,6	1458	30	43740
3. Автомобільні шини в запасі	151791,4	421,6	30	12649,3
4. Запасні частини	102939,7	285,9	70	20016
5. Матеріалу для ТО та ремонту	115561,1	321	45	14445,1
6. Оборотний фонд агрегатів	3% від вартості тр. засобів	3% від вартості тр. засобів	3% від вартості тр. засобів	502219,5
7. Паливо для господарських нестатків	290000,0	805,5	30	24166,7
8. Канцелярські приналежності	12000,0	33,3	60	2000
9. МШП	—	—	—	23236,8
10. Податок на додану вартість по придбаних цінностях	12000,0	33,3	170	5660,0
Загальний норматив оборотного капіталу	—	—	—	672467,0

Ступінь оснащеності кожного працівника основними виробничими фондами являє собою фондоозброєність:

Онащеності кожного працівника основними виробничими фондами =

= 5291000 / 158,5 = 28690,9

До показників, що характеризують стан основних виробничих фондів, відносяться такі коефіцієнти , як: Rоб, kз, kг, kв.

Коефіцієнт відновлення характеризує інтенсивність запровадження в дію нових виробничих потужностей [29]:

.Коефіцієнт відновлення = 69431 / 27793049 = 0,0025

Коефіцієнт зношеності: = 51502049 / 57793049 = 0.75

Коефіцієнт придатності = 1 - 0,75 = 0,25

Коефіцієнт вибуття визначають необхідність поповнення основними фондами:

Коефіцієнт вибуття = вартість основних виробничих фондів на початок звітного періоду, тис. грн. / вартість вибулих основних фондів за звітний перод, тис. грн. (2.9)

kв = 5733909 / 50457527 = 0,11

Проведений аналіз діяльності підприємства свідчить, що основні виробничі фонди ТОВ «ПРОМІНТЕХ» зношені на 75 %. Для їхньої заміни в підприємства на сьогодні засоби відсутні.

2.4 Оцінка конкурентоспроможності транспортних перевезень ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Зробимо оцінку конкурентоспроможності транспортних послуг підприємств ТОВ «ПРОМІНТЕХ», ПАТ «Запорізька автобаза», ПАТ «Дніпропетрівська автобаза».

1. Коефіцієнт конкурентоспроможності попиту і пропозицій Кс розраховуємо за формулою $Кс = \frac{Qпп / Qсс}{1,25}$

ПАТ «Дніпропетрівська автобаза» $\frac{548,7 / 439,2}{1,25} = 0,99$

ПАТ «Запорізька автобаза» $\frac{241,8 / 173,6}{1,25} = 1,11$

ТОВ «ПРОМІНТЕХ» $\frac{129,4}{108,9} = 1,18$

В аналогічному порядку розраховуємо інші коефіцієнти.

Таблиця 2.5 – Показники конкурентоспроможності транспортних підприємств

Показники	Автотранспортне підприємство		
	ПАТ «Дніпропетрівська автобаза»	ПАТ «Запорізька автобаза»	ТОВ «ПРОМІНТЕХ»
1	2	3	4
Обсяг перевезень можливий тис. т	548,7	241,8	129,4
Обсяг перевезень прийнятий, тис. т.	439,2	173,6	108,9
Обсяг перевезень за графіком, тис. т.	53,6	15,1	25,3
Доходи,грн	178,8	65,5	63,9
Витрати, грн	134,4	42,7	51,6
Обліковий склад автомобілів, од.	152	78	62
Кількість спеціалізованого рухомого складу, од.	67	15	34
Кількість видів перевезень, здійснюються АТП	5	5	4
Вартість ОПФ, грн у тому числі: вартість ПТБ, грн	68,5 31,6	32,5 14,4	30,8 7,7
Середня вантажопідйомність парку, т.	11,2	9,2	8,7

Далі розраховуємо інтегральний показник конкурентоспроможності автотранспортного підприємства (Ко), який визначається як середньозважена величина отриманих коефіцієнтів:

ПАТ «Дніпропетрівська автобаза»

*К*о = (0,95 + 0,18 + 1,12 + 1 + 1,16)/5 = 0,79;

ПАТ «Запорізька автобаза»

Kо = (1,11 + 0,13 + 1,17 + 1 + 1,1)/5 = 0,90;

ТОВ «ПРОМІНТЕХ»,

Kо = (1,12 + 0,35 + 0,95 + 1 + 0,6)/5 = 0,82.

Підсумкові результати (табл. 2.4) показують, що ПАТ «Запорізька автобаза», ПАТ «Дніпропетрівська автобаза», ТОВ «ПРОМІНТЕХ» мають значення інтегрального показника конкурентоспроможності відповід 0,9; 0,88; 0,82. Їх рівень конкурентоспроможності в умовах ринку автотранспортних послуг є високим.

Таблиця 2.6 - Зведена таблиця інтегральних коефіцієнтів конкурентоспроможності автотранспортних підприємств

Кофіцієнт	Автотранспортне підприємство		
	ПАТ «Дніпропетрівська автобаза»	ПАТ «Запорізька автобаза»	ТОВ «ПРОМІНТЕХ»
Ксп	0,99	1,11	1,18
Кк	0,28	0,13	0,38
Кі	1,01	1,17	0,93
Кв	1,00	1,00	1,00
Кр	0,80	0,83	0,82
Показник конкурентоспроможності	0,88	0,90	0,82

Другий варіант. Розрахунок ведемо за вдосконаленим і перетвореному нами методу експертних оцінок рейтингу з використанням SWOT-аналізу на базі багатовимірного порівняльного підходу (табл. 2.4).

Частку на ринку розраховуємо обсяг перевезень, виконаний у 2019 р. відповідним підприємством до загального обсягу перевезень всіх господарюючих суб’єктів. Приміром, частка на ринку ПАТ «Дніпропетрівська автобаза» дорівнює 439,2 тис.т/ (452,2 + 121,6 + 115,6) = 50,5 %.

Аналогічним чином розрахуємо цей показник і по іншим учасникам ринку. Частку нових позицій в лінійці послуг визначаємо як відношення обсягу нових послуг у вартісному вираженні загального обороту. Рентабельність активів, розрахована як відношення прибутку до вартості ОПФ. Наприклад, ПАТ «Дніпропетрівська автобаза»:

$$Ра = \frac{(178,8 - 134,4) \cdot 100\%}{68,7} = 64,6$$

Це означає, що з кожної гривні, вкладеного в основні виробничі фонди, ПАТ «Дніпропетрівська автобаза» отримує прибуток у розмірі 64,6 к. Подібні розрахунки робимо і з іншим конкурентам.

Таблиця 2.7 – Показники кількісної оцінки конкурентоспроможності автотранспортних підприємств на ринку автотранспортних послуг

Конкуренти	Частка ринку, %	Лінійка послуг (кількість одиниць)	Рівень спеціалізації рухомого складу , %	Рівень перевезень вантажівграфіком, %	Кількість претензій за якістюна1000 замовлень, од.	Частка нових позицій в лінійці %	Средняя цена единицы услуги, р. за т/км.	Процент аттестованных специалистов, %	Частка вартості ПТБ в ОВФ, %	Рентабельность активов, % отношение прибыли к ОПФ
ПАТ «Дніпропетрівська автобаза»	60,9	5	99,5	12,2	5,2	10	14,0	89,0	46,0	64,6
ТОВ «ПРОМІНТЕХ»	24,1	5	19,2	8,6	4,8	9	11,86	91,0	55,3	71,5
ПАТ «Запорізька автобаза»	15,0	4	54,8	23,2	4,5	6	15,5	85,0	13,0	59,1

Всі показники відповідного стовпця ділимо на вибраний стандарт і отримуємо нову матрицю (табл. 2.8).

Таблиця 2.8 - Матриця стандартизованих коефіцієнтів

Конкуренти	ТОВ «ПРОМІТЕХ»	ПАТ «Запорізька автобаза»	ПАТ «Дніпропетрівська автобаза»
1	2	3	4
1	0,94	0,4	0,25
2	0,6	1,0	0,5
3	0,8	0,35	1,0
4	0,53	0,37	1,0
5	0,86	0,94	1,0
6	1,0	0,5	0,7
7	0,98	1,0	1,0
8	0,98	1,0	1,0
9	1,0	0,8	0,54
10	0,97	1,0	0,97

Припустимо, що всі показники, включені в оцінку конкурентоспроможності автотранспортних підприємств, що мають однакову вагу (значимість) з коефіцієнтом, рівним одиниці. Узагальнимо отримані результати по рядках і отримаємо рейтинг конкурентів на ринку автотранспортних послуг:

$$Равт. = 1,0 + 1,0 + 0,8 + 0,53 + 0,86 + 1,0 + 0,98 + 0,98 + 1,0 + 0,92 = 9,07;$$

$$Рав.1139 = 7,62;$$

$$Ратп = 7,76.$$

Таким чином, за розрахунками найбільш конкурентоспроможним є ПАТ «Дніпропетрівська автобаза» з рейтингом, рівним 9,07 балів. На другому місці ТОВ «ПРОМІНТЕХ» (Р = 7,76 бал.) і натретьем - ПАТ «Запорізька автобаза» (Р = 7,62).

Третій варіант. Розрахунок ведемо за покращеною нами формулою розрахунку інтегрального показника конкурентоспроможності автотранспортного підприємства, з заміною коефіцієнтів співвідношення попиту і пропозиції, доходів та витрат відповідно на коефіцієнти ліквідності послуг і прибутковості. Коефіцієнт ліквідності послуг розрахуємо по частці нормативних витрат споживання у продажній ціні. Так, по ПАТ

«Дніпропетрівська автобаза» він склав у 2017 р. 0,84; ПАТ «Запорізька автобаза» - 0,89; по ТОВ «ПРОМІНТЕХ»- 0,77.

В якості коефіцієнтів прибутковості використовуємо рентабельність активів: ПАТ «Дніпропетрівська автобаза» - 64,6 %; по ПАТ «Запорізька автобаза» - 70,2 %; по ТОВ «ПРОМІНТЕХ» - 39,9 %.

Всі інші коефіцієнти візьмемо з раніше наведених розрахунків по першому варіанту. При цьому всі коефіцієнти приведемо до єдиного виразу, тобто до відсотковій формі.

Отримуємо інтегральні коефіцієнти конкурентоспроможності для:

- ПАТ «Дніпропетрівська автобаза» = (0,74 + 0,55 + 0,16 + 1,00 + 0,71)/5 = 0,674;

- ПАТ «Запорізька автобаза» = (0,70 + 0,15 + 0,56 + 1,00 + 0,67)/ 5 = 0,69;

- ТОВ «ПРОМІНТЕХ» = (0,57 + 0,69 + 0,42 + 1,00 + 0,52) / 5 = 0,67.

Найбільш конкурентоспроможним автотранспортним підприємством визнається ПАТ «Запорізька автобаза», на другому місці ПАТ «Дніпропетрівська автобаза», на третьому ТОВ «ПРОМІНТЕХ».

Середньозважена оцінка за рейтинговими позиціями всіх трьох варіантів виглядає наступним чином:

1 місце - ПАТ ;

2 місце - ПАТ «Запорізька автобаза»;

3.місце - ТОВ «ПРОМІНТЕХ».

Зазначимо, що більш об’єктивні експертні оцінки рейтингу конкурентів були дані у другому варіанті, коли розрахунки були проведені з використанням SWOT-аналізу на базі багатовимірного порівняльного підходу.

Проведені роз дозволили визначити та проаналызувати вплив конкурентоспроможності міжнародних перевезень та їх економічну ефективність.

РОЗДІЛ 3
НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ТОВ «ПРОМІНТЕХ

3.1 Формування та реалізація організаційно-економічного механізму управління економічною ефективністю виконання міжнародних перевезень використання транспорту ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

В сучасних умовах підприємство-перевізник має великі шанси на успіх своєї роботи, оскільки переміщення вантажів це важливий елемент зовнішньоекономічної діяльності підприємства суб'єкта-ЗЕД.

Найбільш актуальні заходи ТОВ «ПРОМІНТЕХ» стратегічного та тактичного напряму, які розробляє топ-менеджмент які можуть істотно підвищити ефективність діяльності. Розглянемо найбільш актуальні напрямки:

Перший захід – збільшення швидкості міжнародного сполучення. Зрозуміло, що швидкість буде зростати зі збільшенням кількості послуг. і відповідно збільшити прибуток підприємства.

План перевезень і розрахунок середньої технічної швидкості вантажу є відправними точками для розробки транспортного плану. Містить перелік основних перевізників із зазначенням кількості та обсягу відправлень. Відстань транспортування та рухомий склад є основою для вибору моделей та розрахунку їх використання. [39].

Для визначення відстані перевезення вантажів визначається по формулі [40]:

$$\text{Відстань перевезення вантажів} = \frac{\text{середня відстань перевезення вантажів, км}}{\text{річний вантажообіг, км}}, \quad (3.1)$$

Величина коефіцієнта використання вантажопідйомності приймається в залежності від класу вантажів і приведений у табл. 3.1.

Таблиця 3.1- Визначення коефіцієнта використання вантажопідйомності [40]

Клас вантажу	Значення коефіцієнта використання вантажопідйомності (γ_c)	Середнє значення для розрахунків
1	1,0	1,0
2	0,71 – 0,90	0,80
3	0,51 – 0,70	0,60
4	0,41 – 0,50	0,50

Величина γ_c під час перевезення вантажів з питомою вагою менш 1,0 в автоцистернах приймається рівним питомій вазі при ємкості цистерни (у $м^3$), рівної вантажопідйомності автомобіля (у тоннах) [33].

Кількість поїздок з вантажем визначається по формулі:

Кількість поїздок з вантажем = $Q_{год}$ / (середня (номінальна) вантажопідйомність автомобіля, тонн * γ_c), (3.2)[40]

Таблиця 3.2- Розрахункові значення коефіцієнтів використання пробігу автомобілів ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Бортові автомобілі				Автомобілі-самоскиди	
Відстань перевезення, км	Коеф. використ. пробігу (β)	Відстань перевезення, км	Коеф. використ. пробігу (β)	Відстань перевезення, км	Коеф. використ. пробігу (β)
1	0,47	15	0,59	1	0,48
2	0,48	20	0,59	2	0,48
3	0,50	25	0,61	3	0,49
5	0,53	30	0,62	5	0,49
7	0,55	50	0,69	10	0,50
10	0,57	100 та вище	0,70	вище10	0,50

Примітка: Коефіцієнт використання пробігу для бензовозів рекомендується приймати 0,5, тому що пальне перевозиться в основному по маятникових маршрутах [38]

Величина коефіцієнта використання пробігу (β) і тривалість простоїв автомобілів під навантаженням і розвантаженням на 1 поїздку (tп.р) приймаються в залежності від середньої відстані перевезення вантажів, вантажопідйомності автомобіля і способу організації вантажно-розвантажувальних робіт [22] (табл. 3.2, табл. 3.3 і табл. 3.4).

Таблиця 3.3 - Тривалість простою автомобілів самоскидів під навантаженням і –розвантаженням на 1 поїздку ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Вантажопідйомність автомобіля (автопоїзда)	Норми часу простою, включаючи допоміжні операції для 1 класу вантажів (хв.)	
	Навантаження	Розвантаження
До 3,5 т включно	2,0	1,0
Понад 3,5 до 5,0 т включит.	2.2	1,8
Понад 5,0 до 10,0 т включ.	3,0	2,0
Понад 10,0 до 25,0 т включ.	3,2	2,8
Понад 25 до 30,0 т включ.	5,0	3,0
Понад 30 до 40,0 т включ.	7,0	4,0

Необхідна кількість автомобілів в експлуатації, що щодня працюють на лінії для виконання заданого обсягу перевезень дорівнює [39]:

Обсяг перевезень = Qгод добовий обсяг перевезень 1 автомобіля, тонн. / (добовий обсяг перевезень 1 автомобіля, тонн. * Др), (3.3)

Добовий обсяг перевезень= тривалість перебування автомобілів на лінії за добу, год* тривалість перебування автомобілів на лінії за добу, год./ $l_{ср} + t_{п-р}\, v_т\, \beta$

Тривалість перебування рекомендується прийняти для бортових автомобілів і бензовозів 10-11 годин, а для автомобілів-самоскидів - 9-10. [38]

Отже, врахуємо всі розрахунки, визначимо, що середня технічна швидкість для вантажних перевезень на ТОВ «ПРОМІНТЕХ» у 2020 році приведена в табл. 3.4.

Таблиця 3.4- Норми часу простою бортових автомобілів у пунктах навантаження і розвантаження ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Вантажоємкість автомобіля (автопоїзда)	Спосіб навантаження-розвантаження			
	Механізований		Немеханізований	
	Навалочні вантажі	Інші вантажі, включаючи будівельні	Навалочні вантажі	Інші вантажі, включаючи будівельні
1	2	3	4	5
У пунктах навантаження				
До 1,5 т вкл.	4	9	14	19
від 1,5 до 2,5 т	5	10	15	20
від 2,5 до 4,0 т	6	12	18	24
від 4,0 до 7,0 т	7	15	21	29
від 7,0 до 10 т	8	20	25	37
від 10 до 15 т	10	25	30	45
від 15 до 20 т	14	35	35	56
від 20 до 30 т	19	45	50	76
від 30 до 40 т	26	63	61	98
Понад 40 т	38	90	78	130
У пунктах розвантаження				
від 1,5 до 2,5 т	5	10	10	15
від 2,5 до 4,0 т	6	12	12	18
від 4,0 до 7,0 т	7	15	14	18
від 7,0 до 10 т	8	20	16	28
від 10 до 15 т	10	25	19	34
від 15 до 20 т	13	32	21	40
від 20 до 30 т	15	40	27	52
від 30 до 40 т	20	49	35	64

Тому що середня технічна швидкість вантажних перевезень у 2019 році була рівною (у середньому значенні під час перевезення вантажів на 10 км.) 23,5 км/год, то в звітному 2020 році вона підвищилася в середньому на 2,5 км/год і дорівнює (також під час перевезення вантажів на 10 км.) 25,8 км/год.[28]

Розглянемо шляхи зниження витрат на технічне обслуговування і ремонт рухливого складу ТОВ «ПРОМІНТЕХ».

Трудові і матеріальні витрати на підтримку рухливого складу в технічно справному стані значні та у кілька разів перевищують витрати на його виготовлення.

Так за нормативний термін служби вантажних автомобілів середньої вантажопідйомності, структура трудових витрат у відсотках від загальних витрат ТОВ «ПРОМИНТЕХ » складає: ТО і ТР - 91% ; капітальний ремонт автомобіля й агрегатів - 7 % ; виготовлення автомобіля - 2 %.

Таблиця 3.5 – Значення технічної швидкості вантажних перевезень ТОВ «ПРОМІНТЕХ»

Одиночні автомобілі				Автопоїзда			
Відстань перевезення вантажів	Середня техн. швидкість вантажних перевезень	Відстань перевезення вантажі	Середня техн. швидкість вантажних перевезень	Відстань перевезення вантажі	Середня техн. швидкість вантажних перевезень	Відстань перевезення вантажі	Середня техн. швидкість вантажних перевезень
1	19	15	27	5	23	25	27
3	22	25	28	7	24	50	28
5	24	50	30	10	25	75	29
7	24	75	30	15	26	100	30
10	26	Від 100	30	20	26	Від 100	30

Настільки високі витрати на технічне обслуговування і ремонт зв’язані з відставанням виробничо-технічної бази автомобільного транспорту по темпах росту від парку рухливого складу.[29]

Таким чином, технічне обслуговування і ремонт рухливого складу варто розглядати як один з головних напрямків технічного процесу по підвищенню ефективності діяльності ТОВ «ПРОМИНТЕХ».

3.2 Шляхи підвищення конкурентоспроможності ТОВ «ПРОМИНТЕХ» при виході на нові міжнародні ринки

Конкурентоспроможність підприємства показує рівень розвитку даної фірми в порівнянні з рівнем розвитку конкурентних фірм за ступенем

задоволення своїми товарами потреби клієнтів і по ефективності виробничої діяльності.[29]

В основі забезпечення конкурентоспроможності товару на ринку лежить співвідношення якості, сервісу і ціни. Звичайно, причиною удачі чи невдачі може бути вплив інших факторів (реклами, престижу марки тощо). Але конкурентоспроможність закладається на етапі проектування і виробництва, тому обмежено піддається впливу маркетингу в ході збутової діяльності.

Першим кроком при виході на зовнішній ринок є визначення стратегічних параметрів ТОВ «ПРОМИНТЕХ». Визначальними можна вважати три параметри:

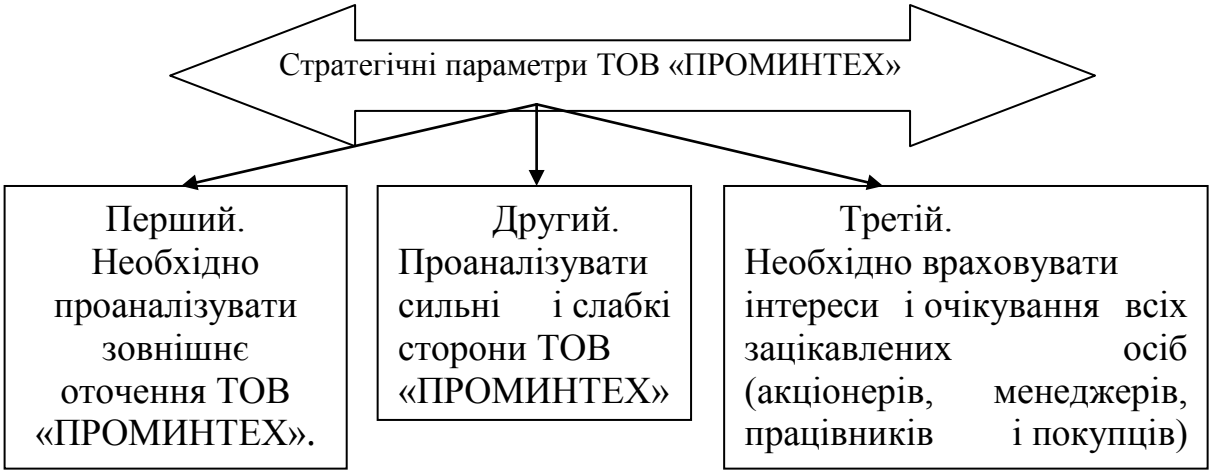


Рис. 3.1 Стратегічні параметри ТОВ «ПРОМИНТЕХ»

До того як починати аналіз зовнішнього ринку ТОВ «ПРОМИНТЕХ» слід встановити міжнародні маркетингові цілі і завдання. Цей процес можна розділити на три етапи, які визначені на рис. 3.2.

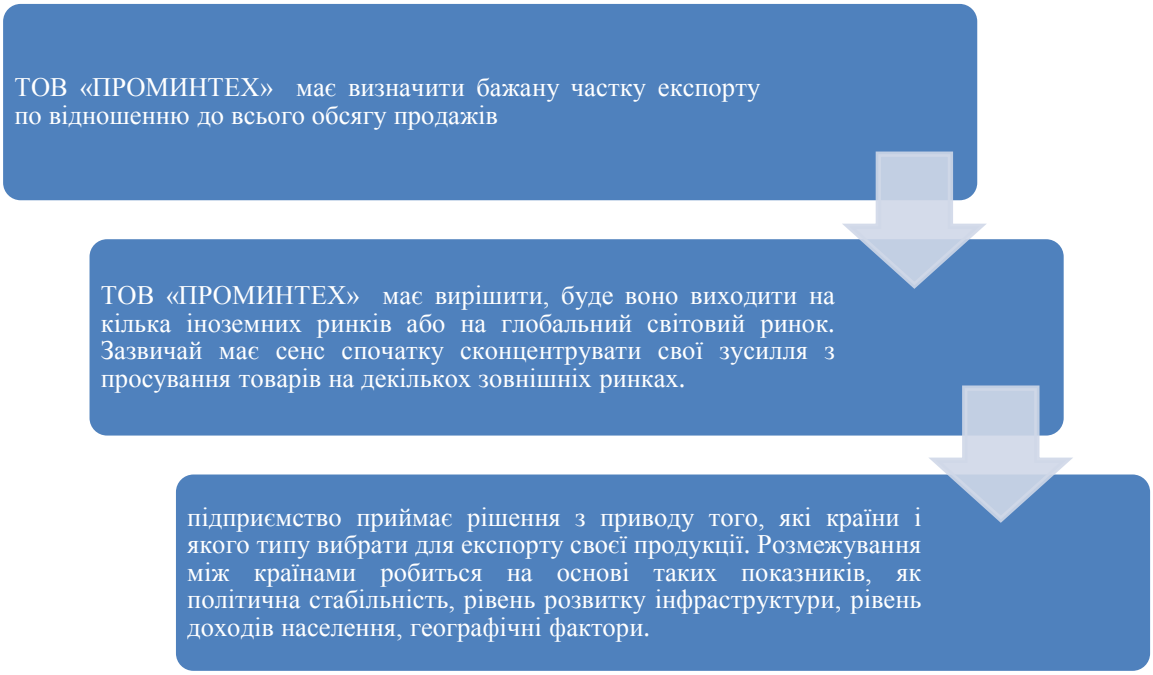


Рис. 3.2 - Міжнародні маркетингові цілі і завдання ТОВ «ПРОМИНТЕХ»

ТОВ «ПРОМИНТЕХ» має вирішити, які саме іноземні ринки вибрати. Зовнішні ринки можна проаранжувати за такими параметрами: привабливість ринку, конкурентна перевага, ризик [22].

3.3 Чинники підвищення ефективності діяльності міжнародних перевезень ТОВ «ПРОМИНТЕХ»

Можливими напрямками міжнародних перевезень внутрішньої та зовнішньої реалізації для покращення функціонування проектів та організацій є відмінності в рівні діяльності, рівні використання та контролю. Тому для професіоналів бізнесу, управління та бізнесу чи інших видів діяльності важливо детально знати тип, тип контролю та ефективне використання ключових внутрішніх і зовнішніх факторів у різних формах управління. Підприємство завжди можне і потрібно спостерігати за правильністю обрання майбутнбої стратегії розвитку підприємства.

Організації можуть розробляти і послідовно впроваджувати власні програми підвищення ефективності, а також постійно контролювати використання внутрішніх факторів з урахуванням впливу зовнішніх факторів. У зв’язку з цим, для підвищення ефективності економічної системи необхідне спрямування дій та використання ключові елементи внутрішніх і зовнішніх факторів, що впливають на діяльність ТОВ «ПРОМИНТЕХ»

Наступним важливим етапом покращення механізму покращення упправління економічною ефективністю міжнародних перевезень є державна економічна й соціальна політика, яка активно впливає на діяльність підприємства.

При здійсненні міжнародних перевезень важливо врахувати особливості країни-партнера, які формують фактори, що утворюють групу ризику країни (ризик країни), що має велике значення для суб’єктів міжнародних перевезень. Розрізняють національні, політичні та макроекономічні ризики.

а) політичний ризик країни - можливість втрати або зменшення розміру прибутку завдяки проведеній державній політиці. Зміни в розпорядженнях уряду, зміни в ключових сферах діяльності. Політичні ризики країни поділяються на чотири групи:

1) ризик націоналізації та конфіскації;

2) ризик трансферту, пов'язана з можливими обмеженнями на локальні перетворення.

3) ризик розірвання договору через дії органів влади країни.

4) ризик збройного конфлікту та громадянських заворушень

Отже, політичні ризики для країни особливо актуальні. Контракти з компаніями, які проживають у країнах з невизначеними політичними умовами. Показники, які використовуються для оцінки ситуації в країні:

- політична стабільність;

- економічна стабільність

- стабільність валюти;

- з обмеженнями на передачу капіталу;

-захист технологій.

- ставлення до іноземних інвестицій.

- обмеження та переваги в рамках системи контролю інвесторів;

- культурна взаємодії.

б) Ризики макроекономічних країн пов'язані з платоспроможністю країн-боржників. Спочатку вивчіть макроекономічні показники та перспективи ринку.

Належить до групи ринкового ризику в міжнародній логістичній діяльності зв’язано з можливістю просування та продажу продукції на ринку. Основні ринкові ризики в міжнародних перевезеннях:

- інформація;
- інноваційність;
- галузевий .

Інформаційний ризик - ризик відсутності, невизначеність або ненадійності Інформації. Це може бути інформація, що стосується юридичної підготовки договору, позиція його партнера чи банку, ринкова позиція для товарів (послуг).

Успішна маркетингова політика на міжнародних ринках вимагає обережності. Ситуаційний аналіз з урахуванням близько 250 різних показників. Результати визначаються у вигляді відповідей на наступні пункти:

- потенційний розмір ринку;
- динаміка розвитку нового бізнесу.
- перспективи ринку на найближчі 10 років;
- продуктовий сезон;
- вартість товару порівняно з місцевою;
- попит на продукцію за регіонами.
- частота покупок;
- пов'язані з певними характеристиками;
- ставлення роздрібного продавця до продукції.
- упаковка (обов'язково);

- види діяльності конкурентів;
- ділові та політичні умови;
- наявність торгових санкцій;
- ставлення до потенційних покупців.
- показ реклами;
- ринкова інформація.

Ці характеристики доцільно оцінити за допомогою експерта або система маркетингу, яка враховує невизначеність інформації про даний ринок. Мати уявлення про потенціал ринку Можливі втрати під час розробки. Інноваційний ризик - потенційна втрата інвестицій бізнес-організацією. Гроші на виробництво нових товарів і послуг, коли очікуваний попит на ринку не задовольняється.

Галузевий ризик - потенціал збитків у результаті зміни економічних умов. промисловість. Оцінити ступінь цих змін як всередині галузі, так і порівняно з іншими галузями.

Таблиця 3.6 – Шляхи покращення виконання міжнародних перевезень ТОВ «ПРОМИНТЕХ»

Напрям	Зміст
1. Технологія.	Технологічні нововведення, особливо сучасні форми автоматизації та інформаційних технологій, справляють найістотніший вплив на рівень і динаміку ефективності надання послуг. За принципом ланцюгової реакції вони спричиняють суттєві (нерідко докорінні) зміни в технічному рівні та продуктивності технологічного устаткування, методах і формах організації трудових процесів, підготовці та кваліфікації кадрів тощо.
2. Устаткуванню належить провідне місце в програмі підвищення ефективності передовсім виробничої, а також іншої діяльності суб’єктів господарювання.	Продуктивність діючого устаткування залежить не тільки від його технічного рівня, а й від належної організації ремонтно-технічного обслуговування, оптимальних строків експлуатації, змінності роботи, завантаження в часі тощо.

1	2
3. Матеріали та енергія	позитивно впливають на рівень ефективності діяльності, якщо розв'язуються проблеми ресурсозбереження, зниження матеріаломісткості та енергоємності послуг, раціоналізується управління запасами матеріальних ресурсів і джерелами постачання.
4. Працівники.	Основним джерелом і визначальним чинником зростання ефективності діяльності є працівники — керівники, менеджери, спеціалісти, робітники. Ділові якості працівників, підвищення продуктивності їхньої праці багато в чому зумовлюються дійовим мотиваційним механізмом на підприємстві, підтриманням сприятливого соціального мікроклімату в трудовому колективі.
5. Організація і системи	Єдність трудового колективу, раціональне делегування відповідальності, належні норми керування характеризують добру організацію діяльності підприємства, що забезпечує необхідну спеціалізацію та координацію управлінських процесів, а отже, вищий рівень ефективності будь-якої складної виробничо-господарської системи
6. Методи роботи	Постійне вдосконалення методів праці передбачає систематичний аналіз стану робочих місць та їхню атестацію, підвищення кваліфікації кадрів, узагальнення та використання нагромадженого на інших підприємствах позитивного досвіду.

Тому необхідно проаналізувати:

- діяльність підприємств цієї галузі та суміжних галузей за певний період часу;
- рівень стабільності діяльності організації в галузі порівняно з загальна економіка країни
- результати діяльності різних бізнес-організацій. в межах цього промисловість

Відтак належний стиль управління як складовий елемент сучасного менеджменту є дійовим чинником підвищення ефективності діяльності будь-якого підприємства, кожної підприємницької структури.

В турбулентних умоваї сьогодення важливим елементом, що впливає на якість та рівень міжнародних перевезень – є інституціональні механізми. Держави повинні створити відповідні організаційні передумови для постійного

підвищення ефективності всіх економічних інститутів. Забезпечити безперервність роботи на загальнодержавному, регіональному чи регіональному рівні механізмів спеціалізованих установ - організацій (науково-науково-навчальних центрів, інститутів, асоціацій) [28]

Діяльність має бути зосереджена на:

1) вирішити основні проблеми підвищення ефективності різних виробничо-господарських систем та економіки в цілому.

2) реалізація національних стратегій та стратегій економічного розвитку на всіх рівнях управління. [22]

Основними її елементами є:

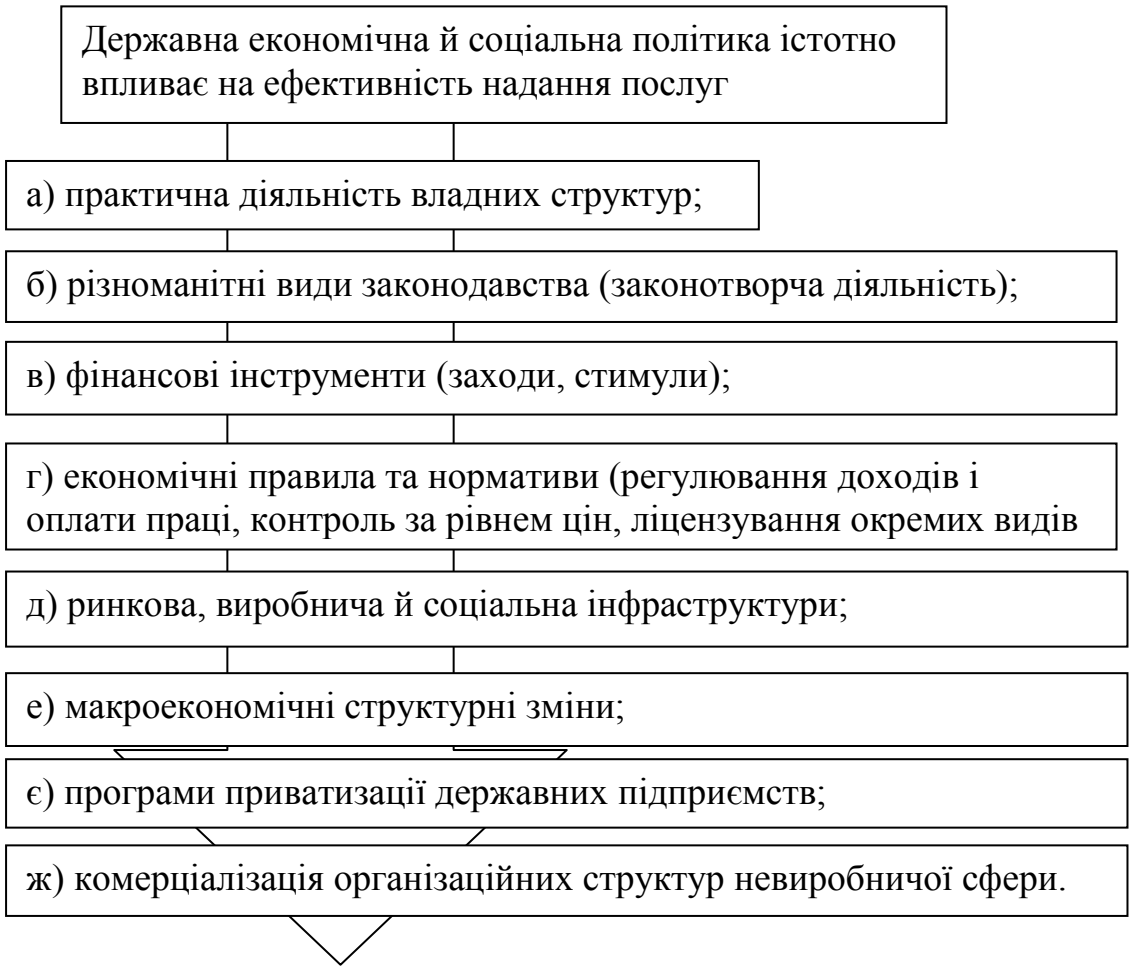


Рис.3.3 Державна економічна й соціальна політика

Важливою вимогою успішного зростання бізнесу є достатній рівень розвитку мережі для різних компаній та економічної інфраструктури, якість міжнародних перевезень. На сьогоднішній день усі сфери бізнесу

використовують фінансові послуги та комерційні банки, обмін товарами (товарами, акціями, працівниками) та іншою ринковою інфраструктурою [12]. Хороший розвиток інфраструктури (телекомунікації, спеціальні інформаційні системи, транспорт, торгівля тощо) безпосередньо впливає на функціонування інфраструктури. [35]

Структурні зміни в суспільстві також впливають на показники ефективності на різних рівнях господарювання. Найважливішими є структурні зміни економічного та соціального характеру.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

ТОВ «ПРОМИНТЕХ» - займається експедируванням та наданням транспортних послуг, що полягає в проходженні вантажу від відправника до одержувача в найкоротший термін з максимально швидким вирішенням усіх труднощів на шляху проходження і мінімальними витратами для замовників.

За весь час роботи ТОВ «ПРОМИНТЕХ» зарекомендувало себе як надійний партнер, стабільне в фінансовому плані підприємство.

На основі проведеного в роботі дослідження можна зробити наступні висновки:

В останні роки автомобільний транспорт знаходиться в критичному стані. Автомобільний парк слід удосконалювати за рахунок придбання спеціалізованих вантажних автомобілів, а також автомобілів вантажопідйомністю більше 7 т, а також малотоннажних (1,5—2 т). Майбутнє в автоперевезеннях належить також поширеному використанню прицепів, які дають змогу збільшити обсяги перевезень на 65—70 % при одній кількості автомобілів.

На ТОВ «ПРОМИНТЕХ» важливо знати, коли продавати та купувати запаси прдукції. Для цього важливо створити належний обліковий запис, синтетичний та аналітичний облік і підготувати та своєчасно контролювати складське господарство.

4. Своєчасне виконання договорів із замовником транспортування та розподілу вантажів, а також суворе дотримання встановлених порядків правил міжнародного перевезення та процесу постачання товарів та матеріальних цінностей.

Прискорити підготовку та оформлення платіжних документів для відвантаження, посилити контроль за термінами оплати товарів, давати рекомендації покупцям і продавцям щодо зменшення кількості порушень умов

договору відвантаження та розподілу – все це відіграє важливу роль у господарській діяльності, а також сприяє створення ефективного механізму управляння міжнародних перевезень вітчизняними компаніями.

5. Скорочення часу для спільного використання ТО-2 і підтримка організації своєчасного контролю допомагає скоротити поточну роботу, що також допомагає підвищити ефективність бізнесу щодо напрямку міжнародних перевезень.

6. Стратегії економії палива (бензину)

Основне завдання всіх співробітників, «людей компанії» ТОВ «ПРОМІНТЕХ» – зосередитися на управлінні заощадженнями за допомогою обладнання та грошей, що дасть змогу отримати більше переваг у порівнянні з конкурентами.

Для цього ТОВ «ПРОМІНТЕХ» необхідно:

Зниження часу простою рухливого складу в ТО-2 і поточних ремонтах сприяє скороченню незавершеного виробництва, що у свою чергу також сприяє підвищенню ефективності діяльності підприємства.

7 Заходи для економії палива

Найважливішою задачею працівників «ПРОМИНТЕХ» є дотримання режиму економії у витраті матеріальних і коштів.

Для підвищення конкурентоспроможності ТОВ «ПРОМИНТЕХ» слід залучитися до маркетингових ходів, збільшити кількість реклами, а також маркетингових дій з метою пізнаваності та довіри з боку споживачів. Також слід розширити асортимент спецтехніки і спектр надаваних послуг перевезення з міжнародних перевезень .

На основі проведеного дослідження можна зробити наступні рекомендації стосовно підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями у діяльності ТОВ «ПРОМИНТЕХ»:

1. Надмірне використання автостоянок. Використання причепа є хорошим засобом підвищення продуктивності, оскільки продуктивність автомобілів збільшується більш ніж на 50%.

2. Використання вантажних автомобілів (особливий тип - самоскид) забезпечує та підвиує продуктивність праці, щодо розвантаження та пакування продукції.

3. Зменшення постійних витрат та зменшення ролі водія в технічному обслуговуванні та ремонті, що дозволить у виняткових випадках брати участь у технічному обслуговуванні водія протягом доби; знизити витрати на технічне обслуговування на 20% і знизити витрати на управління.

4. Належне обслуговування обладнання та технічного обладнання. Безперебійний і повний ринок є важливою вимогою для виконання плану продуктивності та ретельного бізнес-процесу. Для цього важливо знати постачальників, які засвідчують надійні та надійні постачання матеріальних цінностей.

5. Ефективне планування та розподіл матеріалів та техніки. Безперебійний і повна пропоцизія на ринку є важливою вимогою для виконання плану продуктивності та ретельного бізнес-процесу. Для цього важливо знати постачальників, які засвідчують надійні та надійні постачання матеріальних цінностей.

6. Основним джерелом зниження витрат і підвищення продуктивності є використання методів статистичної підготовки: зміна використання статевих продуктів та обмін інформацією з трейдерами для досягнення максимального рівня подорожей; продаж імпортних товарів; закріплення відправників-водіїв міжнародних вантажів; розподіл рухливого складу і вантажно-розвантажувальних механізмів по маршрутах міжнародних перевезень і ін.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Козик В. В., Панкова Л. А., Карпяк Я. С., Григор'єв О. Ю., Борсак А. О Зовнішньоекономічні операції і контракти : Навч. посіб. Київ : ЦУЛ, 2019. 430 с.

6. Румянцев А. П. Зовнішньоекономічна діяльність: Навчальний посібник. Спб.: Політехника, 2016. 320 с.

7. Бутинець Ф.Ф. Облік і аналіз зовнішньоекономічної діяльності. Підручник для студентів вищих навчальних закладів. Житомир : Рута, 2019. 544 с.

8. Войчак А. В. Маркетинговий менеджмент: Підручник. Київ : КНЕУ, 2019. 358 с.

9. Федорова Е. А. Организация внешнеэкономической деятельности на предприятии: Учеб.пособие для вузов. Тула, 2019. 494 с.

10. Войчак А. В. Маркетинг: Навч.-метод, посіб. для самостійного вивчення дисципліни. Київ: КНЕУ, 2019. 384 с.

11. Гаркавенко С. С. Маркетинг: Підручник. Київ : Лібра, 2019. 268 с.

12. Герасимчук В. Г. Маркетинг: теорія і практика: Навч. посіб. Київ : Вищашк., 2019. 246 с.

13. Кадуріна Л. О. Облік і аналіз зовнішньоекономічної діяльності: Навчальний посібник. Київ : ЦУЛ, 2019. 370 с.

14. Гребельник О. П. Митно-тарифна політика за умов трансформації економічної системи. Київ : КНТЕУ, 2017. 488 с.

15. Шершньова З. Є. Конкурентоспроможність підприємства. Підручник. 2-ге вид., перероб. і доп. Київ : КНЕУ, 2015. 699 с.

16. Цимбалюк С. О. Конкурентоспроможність управлінського персоналу підприємств: методологія і методика оцінювання. *Вісник.* 2017. № 21. С. 23-25.

17. Кузьмін О. Є. Управління конкурентоспроможністю підприємства (організації): Навч. Посібник. Національний ун-т «Львівська політехніка». Львів : Видавництво Національного ун-ту «Львівська політехніка», 2016. 188 с.

18. Сумець О. М. Оцінка конкурентоспроможності сучасного промислового підприємства: навч.-практ. Посіб. Київ : Професіонал, 2017. 208 с.

19. Річний звіт підприємства ТОВ «ПРОМИНТЕХ» за рік. Київ : ТОВ, 2016. 73 с.

20. Річний звіт підприємства ТОВ «ПРОМИНТЕХ» за рік. Токмак: 2017. 64 с.

21. Колянковський Т. Їзда не за правилами. *Дебет-Кредит.* 2018. №41. С. 36-39.

22. Bradford De Long, A. Michael Froomkin. The Next Economy. April, 2013. 214 p.

23. Clinical Express. Tailored to your. URL: http://www.tnt.com/content/dam/tnt_express_media/global_media_library/images/new_industrial_solutions/new_industrial_solutions0/clinical_express_brochure.pdf (дата звернення: 12.10.2021).

24. Корнєв М. Особливості заповнення транспортної документації при здійсненні міжнародних перевезень. *Податки та бухгалтерський облік*. 2017. №55. С. 38-42.

25. Транспортні перевезення в Україні. *Бухгалтерія. Збірник систематизованого законодавства.* 2019. №3. 224 с.

26. Алпатова Н. Закордонні перевезення вантажів: чи є нульова ставка ПДВ. *Все про бухгалтерський облік. Все про бухгалтерський облік.* 2020. №50. С. 8-9.

27. Золотухін О. ПДВ і міжнародні перевезення. *Бухгалтерія: Право, податки, консультації.* 2020. №22. С. 36-38.

28. Бутинець Ф.Ф. Облік і аналіз зовнішньоекономічної діяльності: Підручник. 2-ге вид., доп. і перероб. Житомир: Рута, 2020. 544с.

29. Івасишина Н. Ціноутворення на ринку надання послуг з міжнародних автомобільних перевезень вантажі. *Підприємництво,господарство і право.* 2016. №1. С. 100-102.

30. Мікула Н. Про основні проблеми та заходи щодо активізації розбудови міжнародних транспортних коридорів в Україні. *Економіст*. 2017. №6. С. 78-81.

31. Гусаков В. Політико-економічні умови і практичні перспективи розбудови трансконтинентальних транспортних коридорів у південному регіоні СНД. Людина і політика. 2018. №4. С.28-34.

32. Іщук С. І. Розміщення продуктивних сил (теорія, методи, практика): Посібник. 4-е вид., допов. Київ: ЄУФІСМБ, 2019. 216 с.

33. Дроздова Г.М. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства: Навчальний посібник. Київ: ЦУЛ, 2018. 172 с.

34. Світова економіка: Підручник А.С.Філіпенко, В.С.Будкін, О.О.Веклич, С.Д.Годун.- 2-ге вид., стереот. Київ: Либідь, 2018. 582с

35. Новицький В.Є. Міжнародна економічна діяльність України: Підручник. К.: КНЕУ, 2020. 948с

36. Правила охорони праці на автомобільному транспорті: ДНАОП: Державний нормативний акт про охорону праці. Київ: Основа, 2019. 328с

37. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. Київ, 2018. 344 с.

38. Міжнародні транспортні коридори України: http://www.magistral.inc.ru/ (дата звернення: 20.09.2021).

39. Крамаренко В. І. Маркетинг : Навч. Посібник. К. : ЦУЛ, 2014. 258 с.

40. Липчук В. В. Маркетинг : основи теорії та практики. Навч. посібник. Львів : “Новий світ – 2016”, “Магнолія плюс”. 2017. 288 с.

41. Осауленко О. Г. Статистичний щорічник України за 2020 рік. Київ: Видавництво “Консультант”, 2016. 664 с.

42. Лученко Я.О. Основні перешкоди інвестування в автомобільний транспорт. *Проблеми науки*. 2020,. №7. С. 23-26.

43. Пащенко Ю. Транспортна політика України. *Економіка України.* 2019. №12. С. 38-43.

ДОДАТОК А

Структура процесу перевезень вантажу у міждержавному сполученні [32]

